Cendant National

Annual Report 1998

Transitions

As a major exhibitor at Expo '86 in Vancouver, CN was proud to present a film called *Transitions*. The film exploits new cinema technology and explores a universe of systems that move things of value. It shows how all these systems are set in motion through the identification of human need.

Human need is the fundamental reason CN is in transition as it becomes a more vigorous and aggressive distribution company, and the graphic on the cover is a representation of this process of change. Each of the horizontal lines that make up the design is different from the next, symbolizing the innovative improvements being made to each facet of CN's plant, technology, skills, and entire business units. The individual lines combine to present a picture of a diesel locomotive moving forward to serve CN customers, and ultimately, all Canadians.

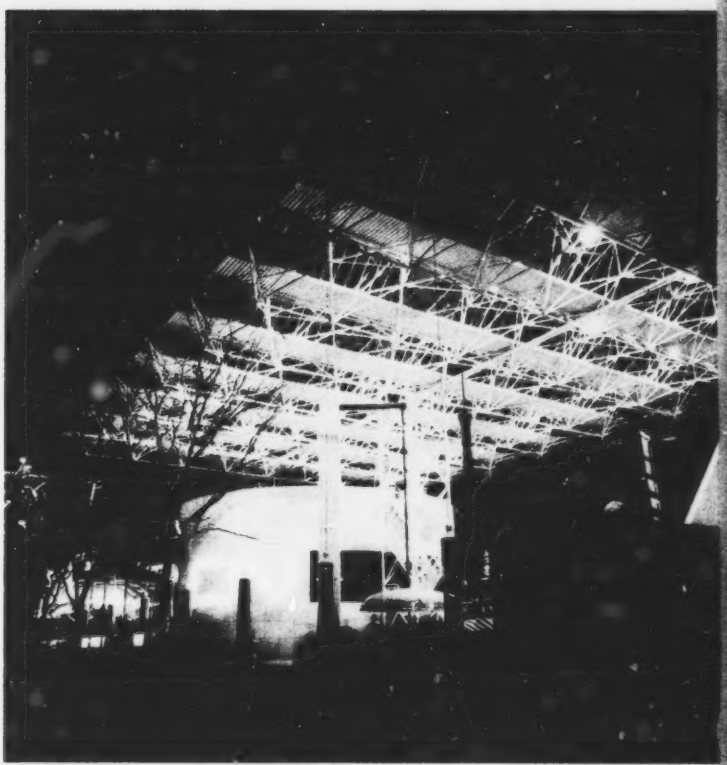


Table of Contents

2 System Highlights

3 Directors

4 Officers

5 List of Companies

6 Letter to the Minister and remarks of the retiring Chairman and CEO

7 President and Chief Executive Officer's statement

10 CN Rail

16 Grand Trunk Corporation

17 Employee Relations

18 Enterprises

18 CN Communications

20 CN Hotels

21 CN Exploration

21 CN Real Estate

21 CANAC International

22 Conflict of Interest and Post Employment Code for CN employees

23 Financial Review

26 Consolidated Financial Statements

La version française du présent rapport est disponible sur demande à l'adresse suivante:

Canadien National
Affaires publiques et Publicité
C.P. 8100, Montréal (Québec)
H3C 3N4

System Highlights

Five Year Financial and Statistical Summary

($millions unless otherwise indicated)	1986	1985	1984	1983	1982
Operations					
Revenues	$4,881.8	$5,017.8	$4,987.5	$4,659.3	$4,227.3
Operating income	$ 281.0	$ 440.0	$ 552.9	$ 465.4	$ 97.1
Interest expense – net	$ 382.3	$ 336.2	$ 349.1	$ 268.4	$ 240.4
Net income (loss)	$ (86.3)	$ 117.6	$ 242.0	$ 212.3	$ (223.0)
Dividend	$ —	$ 23.5	$ 48.4	$ 42.5	$ —
Return on average investment %	4.6	7.2	9.2	9.1	0.3
Return on average equity %	—	3.5	7.5	7.1	—
Capital Expenditures					
Property and equipment	$ 484.1	$ 744.5	$ 713.1	$ 714.4	$ 648.1
Assets and Working Capital					
Current assets	$1,124.6	$1,128.0	$1,019.9	$1,035.2	$1,006.9
Working capital deficiency	$ 373.6	$ 358.6	$ 266.7	$ 32.0	$ 9.0
Properties	$6,248.5	$6,193.5	$5,771.0	$5,612.2	$5,193.5
Total assets	$7,842.6	$8,138.8	$7,466.6	$6,789.7	$6,336.0
Capital Structure					
Long-term debt (including current portion)	$3,358.3	$3,172.2	$2,692.4	$2,357.8	$2,274.8
Equity	$3,004.6	$3,418.5	$3,324.3	$3,112.6	$2,840.9
Debt ratio %	52.8	48.1	44.7	43.1	44.5
Traffic					
Revenue ton miles freight (billions)	94.2	91.6	97.4	86.7	77.8
Employees					
Average number for year	56,715	61,124	66,234	63,496	67,113
Average annual wage per employee	$ 35,680	$ 34,484	$ 32,905	$ 30,767	$ 28,806
Average annual cost per employee	$ 43,897	$ 41,016	$ 39,339	$ 36,385	$ 34,679
Expenditures in Canada					
Purchases	$1,034.0	$1,232.0	$1,295.0	$1,098.0	$1,114.2
Wages, salaries and fringe benefits	$2,064.1	$2,070.0	$2,212.9	$2,002.5	$2,035.2
Taxes	$ 367.3	$ 347.0	$ 343.5	$ 300.9	$ 286.2

Directors

As at December 31, 1986

J.M. LeClair
C.C., M.D., LL.D., D.Sc.
Chairman and Chief Executive Officer
Westmount, Quebec
(2)

B. O'N. Gallery
Westmount, Quebec
(2) (3)
effective April 1, 1986

M. Marchand
North Bay, Ontario
(4)

R. Bégin
end of term February 17, 1986

C.A. Fagan
end of term February 17, 1986

D.G.A. McLean
end of term February 17, 1986

F.D. Rosebrugh
end of term February 17, 1986

The Directors wish to acknowledge the excellent service rendered to the Company by these four members whose terms of office ended in 1986.

A.J. Bentley
Saskatoon, Saskatchewan
(1) (4)
effective April 23, 1986

J.S. Hinds, Q.C.
Sudbury, Ontario
(2) (3)

E.A. Mascoll
Toronto, Ontario
(1) (4)

Important changes – January 1, 1987

Following the resignation of J. Maurice LeClair as chairman and chief executive officer at year end, Brian O'N. Gallery was appointed acting chairman. Ronald E. Lawless was named president and chief executive officer effective January 1, 1987.

J. Brouwer
West Vancouver, British Columbia
(2)
effective April 1, 1986

J. Johnson
Winnipeg, Manitoba
(1) (3)

C.J. Stagg
Stephenville, Newfoundland
(4)
effective June 20, 1986

E. Demkiw
Vegreville, Alberta
(2) (3)

R.E. Lawless
President and Chief Operating Officer
Beaconsfield, Quebec
(2)

G.T. Urquhart
Moncton, New Brunswick
(1)

(1) Member of the Audit Committee
(2) Member of the Compensation Committee
(3) Member of the Investment Committee
(4) Member of the Social Responsibility Committee

Officers

as at December 31, 1986

J.M. LeClair
Chairman and Chief Executive Officer

R.E. Lawless
President and Chief Operating Officer

R. Boudreau, Q.C.
Vice-President – Law

D.H. Burstow
President
CN Real Estate

D.C. Campbell
President
CN Communications

F.D. Campbell
Vice-President
Prairie Region

T. Cedraschi
President and Chief Executive Officer
CN Investment Division

G.C. Church
Treasurer

P.A. Clarke
Vice-President
Atlantic Region

A.E. Deegan
Group Vice-President

M.L. De Pellegrin
President
CANAC International Inc.

B.E. Ducey
Vice-President
Public Affairs & Advertising

J.H. Easton
President and General Manager
TerraTransport

D.L. Fletcher
Senior Vice-President
Operations

P.J. Foliot
Vice-President
Purchases and Materials

J. Horrocks
Vice-President
Finance and Planning

C.J. Hudson
President
CNM Inc.

J.R. Lagacé
Vice-President
St. Lawrence Region

G.W. Lange
Vice-President
Corporate Strategy

J.P. Laroche
Vice-President
Employee Relations

G.L. Maas
President
Grand Trunk Corporation

G. Maroulis
Vice-President
Internal Audit

Y.H. Masse
Senior Vice-President
Financial Planning and Administration

R.G. Messenger
Vice-President
Corporate

W.H. Morin
Senior Vice-President
Marketing

D.S. Oberlander
President
CN Hotels Inc.

A.R. Pozniak
Vice-President
Information Systems

H.J.G. Pye, Q.C.
Vice-President and Secretary

J.H.D. Sturgess
Vice-President
Great Lakes Region

S.D.H. Thomas
Corporate Comptroller

D.E. Todd
Vice-President
Corporate Communications

W.H. Waddell
President
CN Exploration Inc.

R.A. Walker
Senior Vice-President
Western Canada

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System as at December 31, 1986

Consolidated Companies

Autoport Limited

CANAC International Inc.

Canadian National Express Company

Canadian National Hotels (Moncton) Ltd.

Canadian National Railway Company

Canadian National Steamship Company, Limited

Canadian National Telegraph Company

Canadian National Transfer Company Limited

Canadian National Transportation, Limited

Canat Limited

Canaven Limited

Central Vermont Railway, Inc.

Chapman Transport Limited

CN Exploration Inc.

C.N. (France) S.A.

CN Hotels Inc.

CNM Inc.

CN Tower Limited

CN Transactions Inc.

Domestic Four Leasing Corporation

Domestic Three Leasing Corporation

Domestic Two Leasing Corporation

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

Empire Freightways Limited

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Land Development Corporation

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

Grand Trunk Western Railroad Company

Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited

Northwestel Inc.

Royal Transportation Limited

Terra Nova Telecommunications Inc.

The Canada and Gulf Terminal Railway Company

The Canadian National Railways Securities Trust

The Canadian Northern Quebec Railway Company

The Great North Western Telegraph Company of Canada

The Minnesota and Manitoba Railroad Company

The Minnesota and Ontario Bridge Company

The Northern Consolidated Holding Company Limited

The Quebec and Lake St. John Railway Company

Jointly-operated and other companies in which the system has investments

Canaprev Inc.

Chicago and Western Indiana Railroad Company

Coastal Transport Limited

Compagnie de gestion de Matane Inc.

Computer Sciences Canada, Ltd.

Detroit River Tunnel Company

Dome Consortium Investments Inc.*

East Yard Development Ltd.

E I D Electronic Identification Systems Ltd.

Eurocanadian Shipholdings Limited

Fort Point Holdings Ltd.

Halifax Industries (Holdings) Limited

Halterm Limited

Lakespan Marine Inc.

Railroad Association Insurance, Ltd.*

Seabase Limited

Shawinigan Terminal Railway Company

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

Telesat Canada

The Belt Railway Company of Chicago

The Canada Southern Railway Company

The Public Markets, Limited

The Toronto Terminals Railway Company

Trailer Train Company

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

* Acquired in 1986

Remarks of the retiring Chairman and Chief Executive Officer.

The Honourable John Crosbie, Minister of Transport.

Dear Mr. Minister:

In accordance with provisions of *The Railway Act,* I am pleased to submit Canadian National's annual report for the year ending December 31st, 1986.

Brian Gallery
Acting Chairman

The year described in this annual report marks the end of my five-year stewardship at Canadian National. I have presided over years of record profits and years in which the financial performance of the corporation fell considerably short of expectation.

Overall, the time has been characterized by a sense of sweeping change and pressing need to make decisions. Many of these decisions have been difficult, particularly those which have resulted in loss of work for employees. But they have been made in the belief they were crucial to both the financial health of the corporation and to its current and future commercial orientation.

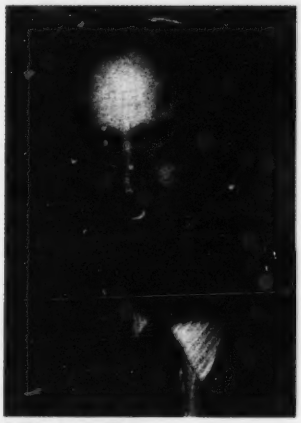
During my tenure, the company has been stimulated, challenged, stretched and energized. And, it is fair to say, so have I. My job has provided opportunities for which I will remain grateful. I am particularly proud to have had a hand in developing the company's youth employment program, the establishment of a pilot day-care centre in Montreal, and to have promoted the involvement of women at all levels of employment, including representation on the corporation's board of directors.

CN occupies an important place in the national consciousness and is perceived in many ways, some of them at variance with its role as a carrier of goods. Many people believe – quite sincerely – that Canadian National has social and economic obligations that transcend its activities as a transportation company. Thus, the company is expected to provide jobs, support communities, and exercise its purchasing power in regular bursts of single-minded philanthropy.

Canadian National cannot be both an instrument of public policy *at any cost* and a profitable, commercially sound business. Since it was recapitalized in 1978, the company debt has increased to $3.5 billion, creating a barely tolerable debt ratio and urgent needs to reduce costs. Prudence has obliged CN to impose a debt ceiling at that level. A large portion of the company's debt is attributable to public duties for which compensation is non-compensatory or non-existent. CN's 1986 earnings do not cover the costs of debt service; the company simply cannot afford to continue to pay the costs of providing public services.

CN's responsibility is to provide Canadian shippers with the cheapest effective transportation services available to enable them to compete, in Canada and internationally, with suppliers from other countries. It is a job well worth doing because the benefits to shippers are redirected to all Canadians through increased economic activity, investment and a better standard of living. To do it, CN must bring its costs down.

The privatization of Canadian National and other Crown corporations has been the subject of fruitful public discussion in 1986. The most valuable product of this discussion is a growing consensus that CN must be fit and healthy before it can be offered as a candidate for private-sector investment. The obvious corollary is that CN must be fit and healthy if ownership remains in the public sector. Profitability must be CN's primary goal and there is not a moment to lose in its pursuit.



J. Maurice LeClair

As I leave the great institution that Canadian National is, more than anything else I wish to express my gratitude to all members of the family for their cooperation and dedication during the years that I had the honor and privilege to be associated with them. May the years ahead bring the fulfillment of their expectations.

J. Maurice LeClair

President and Chief Executive Officer's statement.

Ronald E. Lawless

Canadian National is a company in transition and our fiscal performance in 1986 indicates as much. Transportation activities, our principal business, had a particularly difficult year. In 1984, we posted record profits; in 1985, we were certainly holding our own. What has happened? Why is CN in transition? Where is the company going? When will the process be complete?

The questions are obvious but the answers are tied to a complex and rapidly changing commercial environment. As a primary consequence, we must keep every aspect of our business under close scrutiny and make timely adjustments with a view to appropriate direction and purpose.

We must be equally sensitive to changes in the larger world. Canada's industrial development is increasingly dependent on services rather than goods. Many other countries now compete for North American markets that we held securely until quite recently.

Natural resources – coal, lumber, grain – are no longer the certain mainstay of our economy; they are now challenged on all sides as industrialization and re-industrialization propel goods, in particular bulk commodities, into a tumultuous, unpredictable international marketplace.

Comparable shifts affect traditional industries. They have been obliged to decentralize, specialize, become more time- and service-sensitive. Those that survive have been transformed into radically different operations which use different modes and combinations of modes of transportation to deliver goods. The railways must provide them with different kinds of services tailored to particular needs.

The competition confronting our customers is shared by their carriers and, in important market segments, intensified by flat or declining demand for their products. Consequently, the price carriers charge for transportation services has not kept pace with increases in the cost of providing them.

It is possible that markets will stabilize but it is more likely, at least in the short term, that they will not. They certainly will not revert to what they were in the early 1980s. We must recognize that we face

President and Chief Executive Officer's statement.

CN handled 18.1 per cent more Canadian grain in 1986 compared to 1985. Here a unit train stretching a kilometer and a half threads its way through the Thompson River Canyon en route to Vancouver.

new national economic realities, including the serious and long-term effects of new national transportation legislation. We need a rail system that reflects these realities.

Canadian National is striving to become a system which will have three essential qualities: competitiveness, profitability, and a strong market orientation. None of these qualities can be seen in isolation for they are, in every practical way, interdependent. And so are the strategies we must use to support them.

We must keep our prices competitive or we won't be in business for long. The days when shippers depended exclusively on rail freight services are past and the vast majority now make careful choices among the many carrier services offered to them. Those few shippers whose traffic is captive to the railway are protected by measures ensuring that rates are fair and non-discriminatory.

Railways are capital intensive. No matter how efficiently they are run, they need ongoing reinvestment to perpetuate themselves. Without the profits to finance capital costs, they quickly become unusable. The railways benefit the national economy but those benefits are lost unless the railways can support themselves.

In the current environment, profits must be realized through cost cutting and cost control. CN has thousands of kilometers of lightly used track and many underused service, maintenance and repair facilities that eat up millions of dollars a month in overhead and fixed costs. Currently, one-third of the CN network produces 90 per cent of our rail revenue.

Where analysis shows that business does not and will not justify infrastructure, reason and responsibility dictate that we apply to reduce its size and develop alternative services which will be more effective. These adjustments will affect many communities. Ultimately they, and the country as a whole, will profit from the development of a stronger core network operating at maximum efficiency.

Excess shop capacity illustrates the impact of engineering and technological developments on our ability to cut costs. More powerful locomotives, improved car design, better diagnostic equipment, more preventive maintenance, and a host of automated, computerized communications devices have dramatically reduced our main shop needs in the last few years. Innovation permits us to do things faster and better; its effect on productivity is crucial.

Canadian National is becoming a smaller, busier, financially stronger railway. The markets it serves and the Canadian economy need precisely that. Today, demand for rail transportation focuses on intensive, core-network traffic in Eastern Canada and high-volume, bulk commodities in the west. CN is studying the very fine points and distinctions within that general framework more closely than ever before. We will do business where we meet the special and frequently stringent requirements of our customers. We will do more business where we anticipate those requirements.

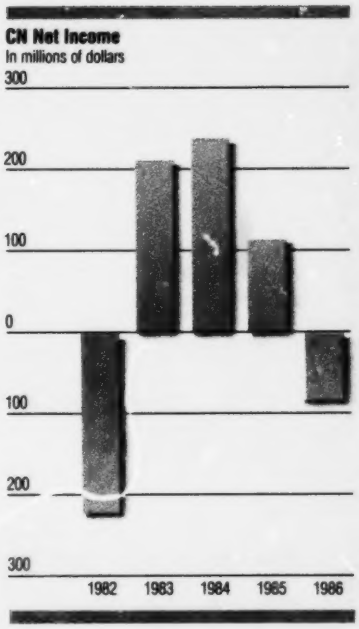
This company has changed a great deal in the past several years; notwithstanding, more change must occur, at a faster pace and with more far-reaching effects. We have talked about becoming a leaner, high-speed, high-tech organization and have made considerable progress in that direction. We also need to become more aggressive in the marketplace and to find ways to resolve conflicts and uncertainties more expeditiously if we are to keep abreast of developments in the business environment.

CN Rail is making changes of this kind. Capital expenditures will be lower in 1987, costs and assets will be rationalized. Marketing initiatives will be geared toward profitable segments and the total distribution needs of key customers. We will be looking for buyers for under-performing assets and opportunities to share facilities with other carriers.

The Enterprises group made a welcome cash contribution of more than $30 million to Canadian National in 1986. Enterprises units form a diversified group; each is subject to particular market forces and, in 1986, these forces dictated the sale of CN Route. In every case, Enterprises activities will be directed to maximizing profits used to support the company's transportation system.

As we commit our energies to the tasks before us, we draw on our most important single resource: the people who work for Canadian National. In 1986, we made impressive savings in our operating costs. These savings are all the more striking because the task becomes more difficult every year and requires a very high level of sustained and imaginative effort.

CN people can claim a major share of the credit for effecting changes essential to CN's long term success. Lower labor costs and revised work regulations are vital to our ability to compete, especially in the intermodal market, and the company depends upon the professionalism and dedication of its employees to progressively realize its objectives.

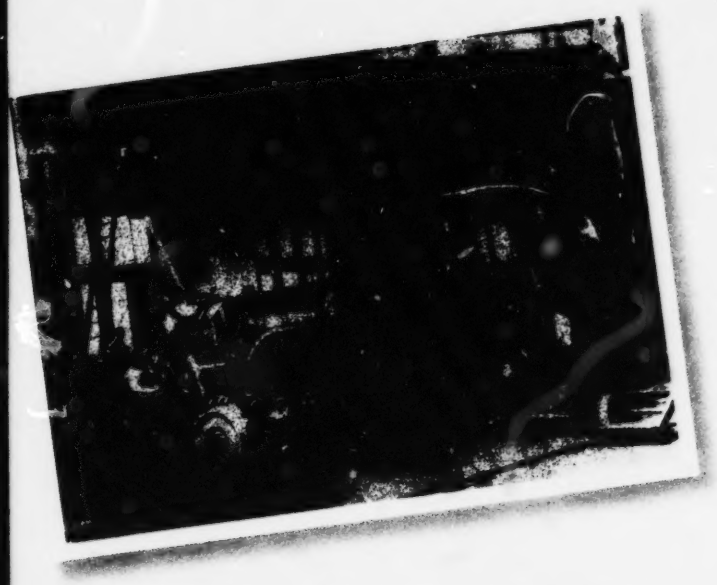


No organization as large and dispersed as CN can change its characteristics overnight. The process of transition has been under way at Canadian National for some time and it will continue for some time to come. Our duties to our shareholder, to our customers and to our employees oblige us to consult, to consider different options and suggestions, to proceed deliberately and openly. However, we wish to advance to a new and more appropriate reality without undue delay.

Public understanding of this process will help to minimize delay. With that in mind, I hope that this annual report will set out a clear picture of Canadian National's current position and immediate purpose. Our purpose is firm and our goals are within our grasp.

R E Lawless

Ronald E. Lawless.



At the peak of the steam era, CN overhauled locomotives and cars in 10 different shops. With 45,000 km of track, CN is the largest railway in North America but now uses only three main shops, and one of them, at Moncton, will be closed. With Western Canada accounting for almost 70 per cent of CN's workload, plans call for much of the shop work to be concentrated at Transcona shops near Winnipeg. Above is a view of Point St. Charles shops in Montreal when, in the 1860s, they were building locomotives for the Grand Trunk Railway. At right is the same shop today. It rebuilds diesel locomotives for CN and other railways on contract.

CN Rail achieved major improvements in customer services and in productivity in 1986. However, external factors and trends (outlined earlier in this report) effectively offset these achievements, and interest charges attributed to CN Rail capital investments increased substantially. As a result, the contribution of railway operations to corporate income was negative, exacerbating the financial problem confronting Canadian National.

Immediate prospects for significant improvement in railway earnings and corporate income are not bright.

The economic climate in which Canadian railways currently operate is inimical to quick solutions to such problems as lower world demand for Canadian resource products, increased competition in international markets, and protectionist moves affecting lumber exports to the United States. High operating costs and inadequate financial compensation for certain imposed public duties intensify these difficulties.

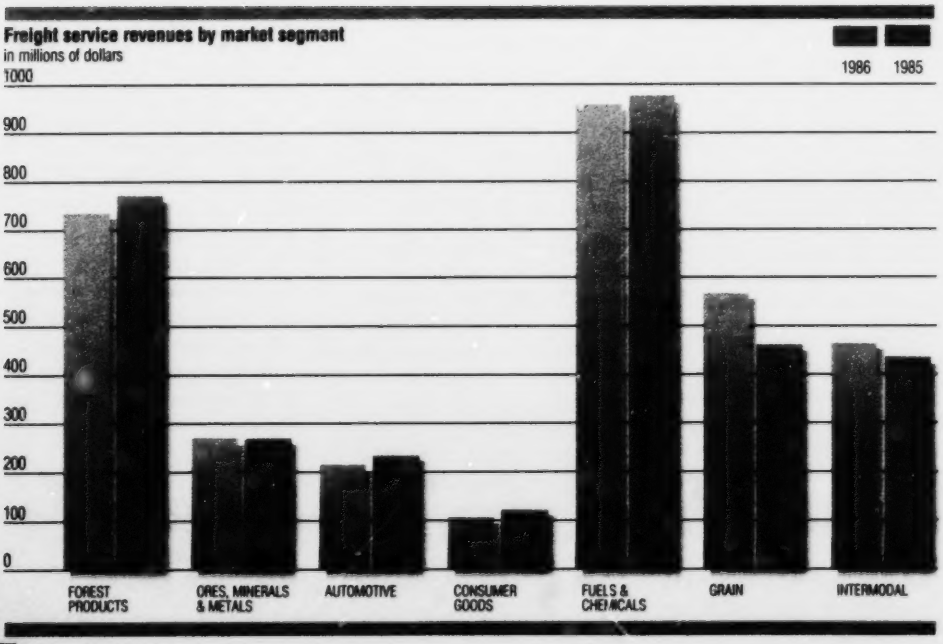
For the longer term, the achievements of CN Rail in 1986 justify optimism. Productivity and service improvements flowed from the use of advanced technology in combination with reductions in plant, equipment and work forces. This thrust will continue in 1987 and subsequent years as part of the policy of renewal and change now being implemented throughout CN Rail. Supported by national policies that encourage the development of low-cost distribution systems, CN Rail can generate the competitive ability and commercial viability essential to realizing CN's corporate goals and the broad national objectives that the company has traditionally served.

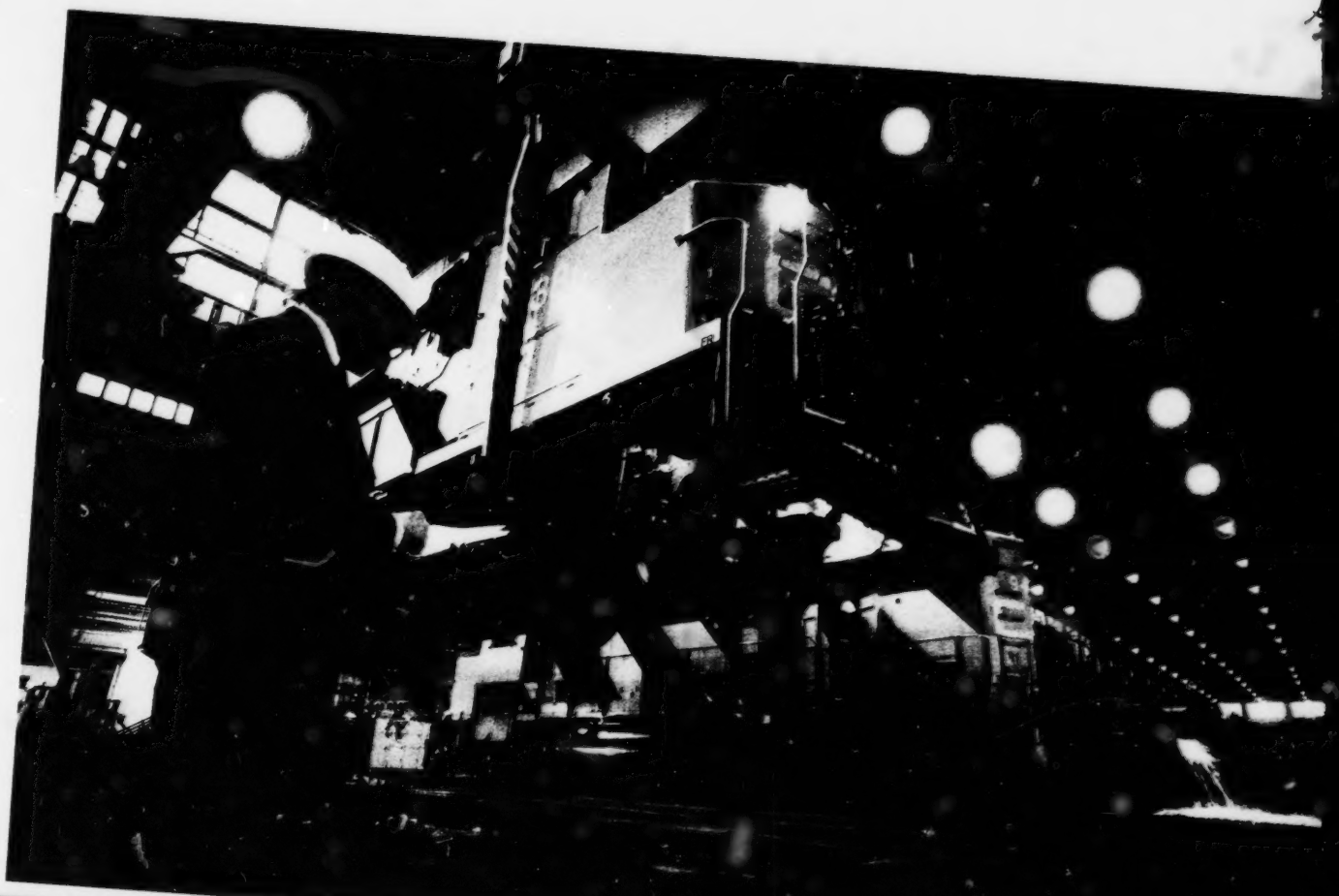
Better Grain Handling

CN Rail improved transportation services for the grain industry in Western Canada in 1986. The application of advanced computer technology accounted for efficiency gains, highlighted by a reduction in car cycles. Unquestionably, more efficient distribution of Canadian grain in the face of very strong competition in world markets is in the national interest.

CN Rail continues to work closely with the grain industry. In particular, the company looks forward to the introduction of incentive rates, an important element in lowering distribution costs to permit Canadian grain to be more competitive internationally.

Freight service revenues by market segment





Chantale Corbeil, apprentice electrician at Point St. Charles shops, works on the electrical cabinet of a locomotive.

New Train Services

CN introduced new train service packages and upgraded several existing packages in 1986. These initiatives produced faster, more cost-efficient services.

New auto trains from Vancouver to Toronto and Montreal and from Sarnia to Montreal enhanced CN Rail's ability to compete for this traffic.

Another new service, designed to move dangerous commodities from Fort Saskatchewan/Scotford to Winnipeg and points east, reduced transit time to Winnipeg – and therefore to Eastern Canada – by about 35 hours.

CN was able to give customers a one-day reduction in total transit time for traffic assembled at Moncton en route to Winnipeg by routing it through Toronto to take advantage of better switching, terminal and transfer operations. Similar revisions to the existing Atlantic train service package produced reductions in container traffic transit time of 15 hours from Toronto and 24 hours from Montreal to Halifax.

CN's transcontinental Supertrains and the Lasers operating between Montreal, Toronto and Chicago, continued to set standards in fast, reliable service. Supertrain on-time performance averaged better than 90 per cent in 1986.

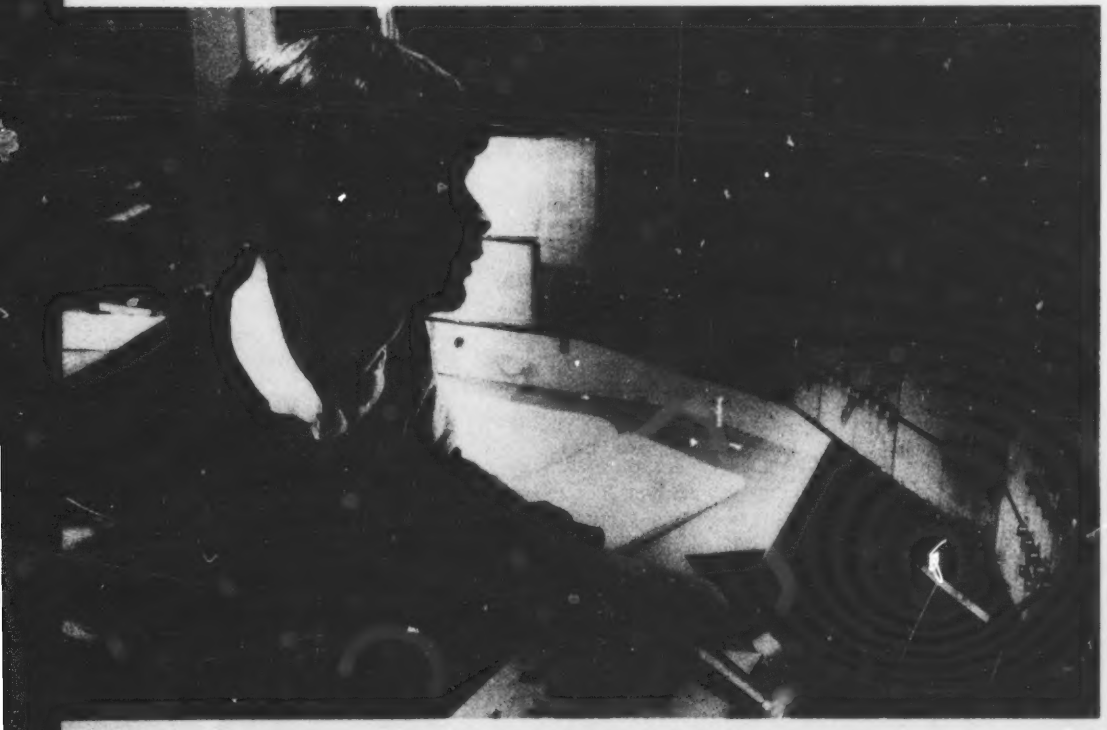
Expansion of rail transportation capacity in Western Canada continued in 1986, although at a somewhat slower rate than in the previous year. On the Edmonton-Vancouver route, grading and bridge construction for 11 kilometers of double track was completed. Five new long sidings were placed in service on the British Columbia north line.

In the 1940s, CN had agent/operators reporting on trains around the clock in thousands of stations across the country. Now electronic systems automatically route train location information to central dispatchers such as Mark Luten at Prince George, B.C., below, who each monitor as much as 750 km of track.

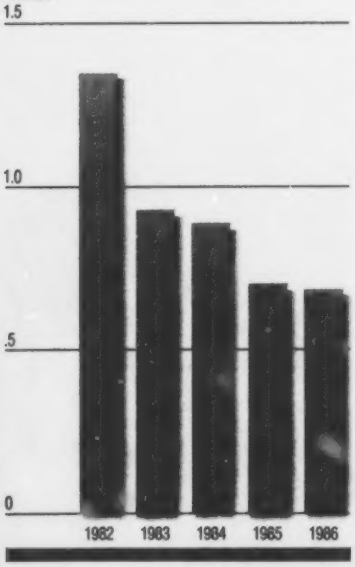
Safety was foremost

Despite a tragic accident involving a CN Rail freight train and a Via Rail passenger train at Hinton, Alberta, CN Rail's safety record continued to improve in 1986. The company took advantage of advanced wayside inspection technology in 1986 and spent almost $5 million on the installation of hot-box detectors and on the conversion of existing detectors from analog to digital technology. Prototype hot-wheel detectors were installed in 15 locations for field testing. They promise to further improve wayside inspection systems.

Replacement of the centralized traffic control system on the Toronto-Armstrong route of the Great Lakes region with the new computerized rail traffic control (RTC) system produced other improvements in operational safety and train control efficiency. Installation of RTC will be completed in the Great Lakes region in 1988. CN Rail is pushing ahead with other developments in modernized train control, including a computer-assisted manual blocking system (known as CAMBS) and the advanced train control system (ATCS).



Ratio of R.T.C. Reportable Train movement accidents to workload measured in gross ton miles.



Marketing Activities

CN continued to develop freight distribution centres which make the best use of rail and other modes in 1986. The year saw expansion of CN Rail's well-known CargoFlo system and of existing newsprint distribution facilities. New steel, auto and woodpulp distribution facilities came into operation.

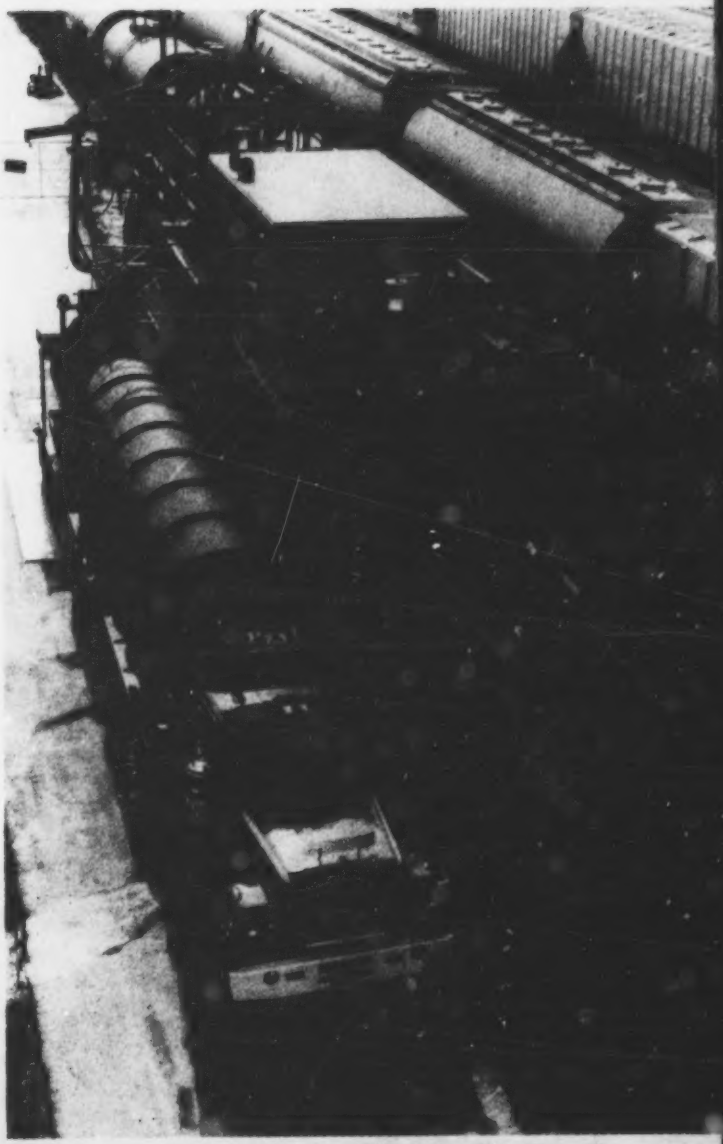
Development of improved distribution systems for customers located on light-density lines included the establishment of an intermodal system for moving potatoes from Prince Edward Island to Central Canada.

Revenues from domestic intermodal traffic moving between Central Canada and the Maritime provinces increased dramatically, by about 41 per cent, due mainly to the introduction in 1986 of a fleet of new tri-axle trailers which enlarged CN's carrying capacity by almost 50 per cent. CN's investment in tri-axle trailers, and in the new handling equipment they require, reflects the company's commitment to good intermodal service in Eastern Canada.

CN Rail and Ontario Hydro concluded a new long-term transportation agreement which should help make coal from Western Canada an attractive replacement for coal imported from the United States. Two new unit train systems will reduce the cost of shipping Saskatchewan potash to overseas markets. Terminal modifications at Vancouver, allow for longer potash unit trains (98 cars versus the previous limit of 85) and reduce both CN and port terminal operating costs. In addition, a new distribution system now handles Saskatchewan potash moving to Western Europe via ocean-going vessels docking at Thunder Bay. CN provides the entire distribution package (rail, terminal, and ocean shipping). This coordinated system has greatly enhanced the competitive position of Saskatchewan potash.

Consolidation of service activities in fewer locations will result in a broad range of improved customer services. Good progress was made on consolidation programs in all parts of the CN Rail system in 1986, especially in the Great Lakes and Atlantic regions. In the United States, all customer service activity was concentrated in Chicago and linked to a series of toll-free telephone numbers to be used by current and potential customers.

Marketing initiatives in industrial development attracted 177 new customers to CN Rail locations in 1986, and resulting revenues are estimated at $101 million. A business development program, using video tapes and brochures, won CN an outstanding achievement award from the Financial Times. This program promotes industrial development advantages offered by CN Rail and by Canada in general. It was used extensively in Canada, the United States and West Germany in 1986 and will be directed specifically at the Japanese and Korean markets in 1987.



Distribution centres which use trucks for local delivery allow CN to release rail cars quickly for other shipments. In Toronto, this facility is dedicated to chemicals. Others across the country are designed for lumber, newsprint, steel, autos or woodpulp.

Monitoring CN's network sets maintenance schedules suited to the tonnage carried on particular lines. Machines have taken on much of the heavy work, including track alignment. Above, a 1940s extra gang foreman sights a stretch of track. Now TEST cars cover all lines at regular intervals. They travel at train speed and provide instant information on alignment as well as other characteristics of the track structure.

Departmental Items

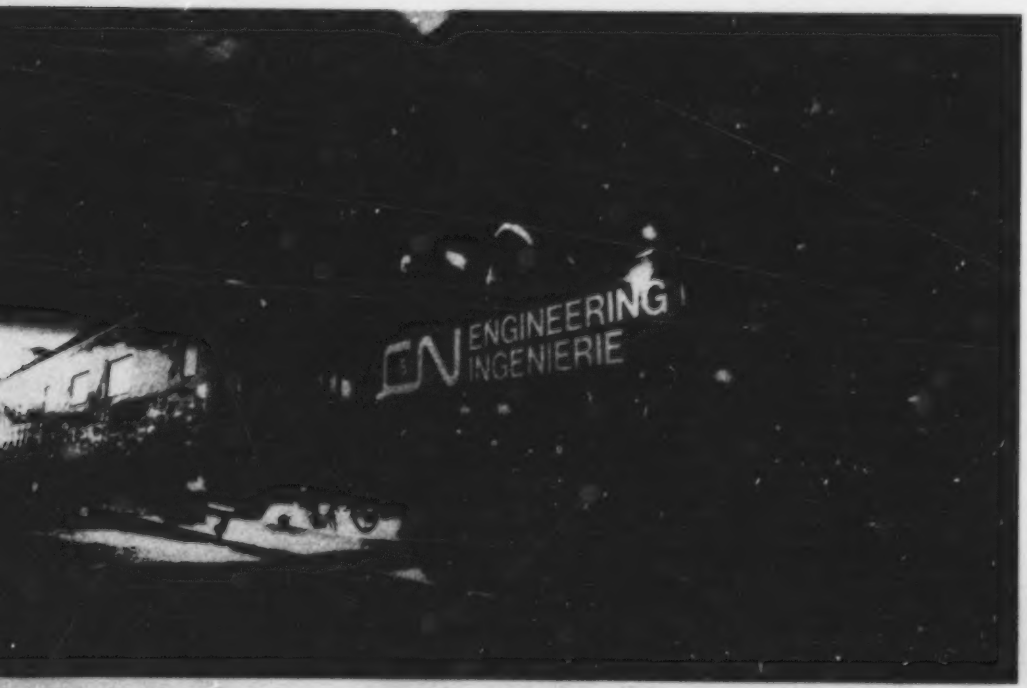
Purchases and Materials Department decreased expenditures by more than $230 million (from $1,315 million in 1985) due to lower demand, declining fuel prices and inventory reductions. First steps were taken to integrate five management accountability units into two. Total staff was reduced by 6.5 per cent. Non-unionized positions, including management, were reduced by more than 10 per cent.

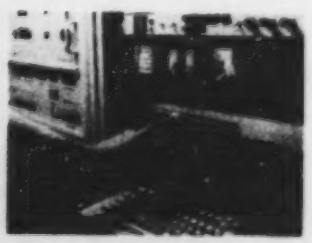
Equipment Department downsizing in 1986 resulted from the implementation of terminal and main shop operations studies. Administrative staff was reduced by about 10 per cent and the unionized workforce by 1,450 people. Among equipment acquisitions were four General Motors class SD60 prototype locomotives with onboard computers for monitoring performance and detecting maintenance problems. Other acquisitions included 494 second-hand, covered hopper cars on 10-year lease and 100 high centre-beam flat cars.

The Engineering Department proceeded with the planned installation of fibre optics cable in Eastern and Western Canada during 1986. Fibre optics technology, which transmits data by light waves, will eventually replace the use of leased circuits by CN Rail and improve the quality, security and reliability of dispatching, signalling, and teleprocessing. The department also placed in service two sets of track evaluation system (TEST) cars which utilize advanced data acquisition and computer technology to measure and analyze track geometry.

Information Systems, responsible for CN Rail computerized data systems, reduced operating expenses for the fourth year in a row while handling a bigger workload than ever before. Staff reduction, mainly through attrition and early retirement, or separation with deferred retirement, represented an important part of the drop in expenses during 1986. Information Systems continued to earn commercial revenue for the company by selling technological, training and other services to organizations in Canada and abroad, through CANAC International.

CN Police made an important productivity improvement during 1986 in setting up a security service staffed by





special constables trained, supervised and supported by CN Police at a greatly reduced cost. A three-year contract for police service arrangements was negotiated with Marine Atlantic Inc.

Medical and Health Services, at the request of the minister of transport and following serious accidents at Hinton, Alberta, and Bernières, Quebec, carried out a "blitz" medical examination of train operating crews during 1986. The examinations were completed over a three-month period. Drug and alcohol screening tests were introduced as part of the pre-employment medical examination for brakepersons and yardpersons.

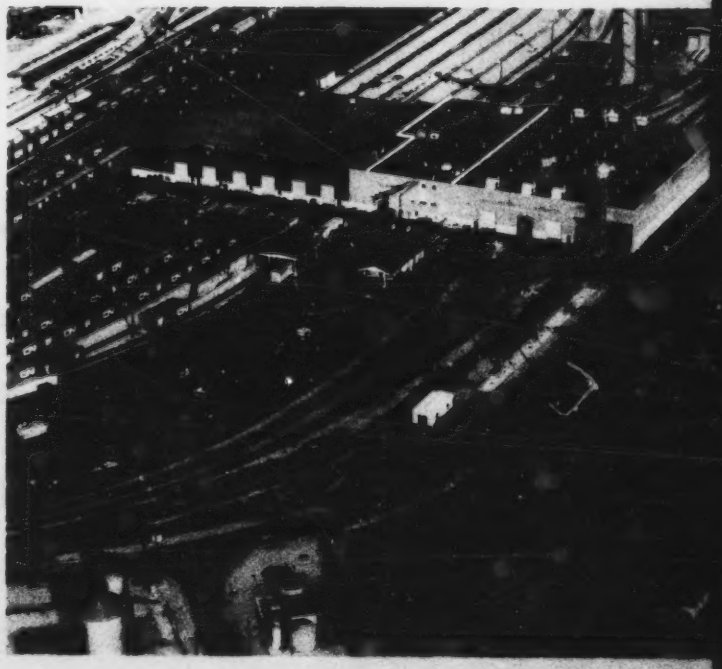
Passenger Operations

The transfer of passenger facilities, operations and staff from CN Rail to Via Rail in 1986 proceeded as scheduled. The railway station at Winnipeg was sold to Via Rail in October and CN Rail will now lease space in the station for its regional headquarters. Negotiations to sell Ottawa's Union Station to Via Rail were initiated and the sale will probably be concluded in 1987.

The transfer of passenger train and engine crews from CN Rail to Via Rail is now under negotiation with the Brotherhood of Locomotive Engineers and the United Transportation Union. Transfers are anticipated in 1987.

The National Rail Passenger Transportation Act – legislation which proposes changes in financial and other relationships between CN Rail and Via Rail – is expected to come before Parliament in 1987. The bill proposes reductions in revenue to CN Rail in payment for services. In the meantime, CN Rail's income from Via Rail will be reduced under existing operating and incentive agreements. CN Rail considers that compensation for services provided to Via Rail is now commercially inadequate and part of the burden of public services carried by the company without adequate compensation.

In the 1950s, almost all CN's 2,700 locomotives were powered by steam. They required very frequent servicing and maintenance, carried out at 216 facilities across the system, of which the one pictured above at Turcot Yard, Montreal, was the largest. Diesel electric locomotives require much less servicing. Now CN provides running maintenance for its fleet of 1,845 locomotives at 10 modern facilities of the type shown below at Port Mann, B.C.



CN introduced piggyback services in 1952. Trailers now are over twice as long and so are the flatcars that carry them. Delivery by Supertrains is hours quicker with an on-time performance record of over 90 per cent. One of the newest types of trailers is shown being lifted onto a low-profile railcar at Brampton Intermodal Terminal in Ontario.

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Corporation (GTC) is the holding company for CN's railway properties in the United States which comprise the Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP), and the Central Vermont Railway Inc. (CV). In 1986, GTC intensified productivity improvements and programs intended to reduce labor costs. These actions aim to enhance the competitiveness needed to hold and increase GTC's share of traffic in the U.S. marketplace. Revenues declined by 5.5 per cent in 1986, mainly because of lower levels of automotive traffic carried by GTW.

Grand Trunk Corporation played a role in defeating a legislative proposal that would have permitted Norfolk Southern to acquire the U.S. government-owned Conrail. Such a merger would create a mega-system and real competitive disadvantages for GTC and other U.S. railroads.

Grand Trunk Western concluded anti-trust and route-closing cases against Conrail. Conrail had attempted to unilaterally close several routings used jointly. GTW's legal action resulted in an out-of-court settlement which restored the joint routings.

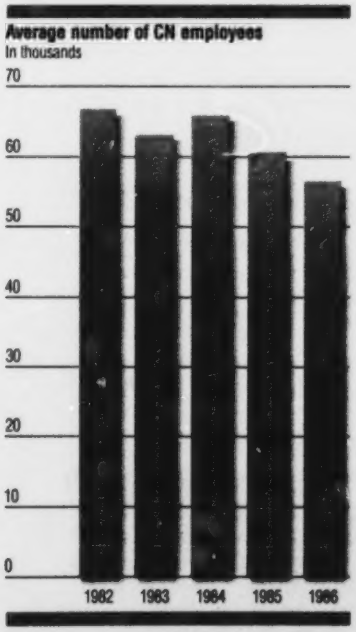
In 1986, GTW centralized control of all train operations in Pontiac, Michigan, replacing the former two-division structure. DWP improved operating efficiency with the establishment of run-through locomotive and caboose arrangements with three other railroads. CV developed plans in cooperation with CN for a motor vehicle unloading terminal for General Motors in western Massachusetts.

TerraTransport

TerraTransport, which manages CN's rail, highway freight and inter-city bus services in Newfoundland, experienced a five per cent drop in freight tonnage in 1986, mainly because of a Canadian Transport Commission decision requiring increases in CN's freight rates for containerized traffic, increases which served to favor competing carriers.

The future of rail services in Newfoundland has been under consideration for some years and, in June of 1986, the federal government decided that services will be continued at least until 1990 and that government will provide some funding during this four-year period.

The government's decision did not provide for compensation to CN Rail for an inevitable operating deficit with the result that the company has been obliged to carry out this imposed public duty without adequate financial compensation. CN will pursue resolution of this matter with government.



Late in 1986, CN received authority to abandon one branch line. Three others are currently under study and abandonment applications will likely be filed in 1987. The company sought authority to discontinue the remaining rail passenger service in Newfoundland and expects a favorable response to its application.

Over the next three years, TerraTransport will work to improve its share of the market and to minimize its deficit through expense control, productivity improvement and plant rationalization.

Employee Relations

Downsizing is inevitably unsettling for employees. In 1986, CN implemented human resource policies and practices intended to maintain morale and improve motivation among employees.

Modern concepts of strategic compensation management and pay-for-performance guided employee relations programs. These programs rely on a study which identifies employee skills and abilities in order to match them with qualifications for jobs available throughout the organization. Combined with other up-to-date search and selection procedures, the survey will help to ensure equity and efficiency in job opportunity, promotion and pay. It will also give employees in surplus functions opportunities to find suitable new jobs within the company.

Refinement of the pay system for management employees is designed to provide a competitive rate of pay based on the worth of a job and, at the same time, enable employees to influence their rate of compensation through performance.

Steps were taken to link compensation more directly to the company's strategic planning process. This involves more accountability for compensation costs as well as the contributions of cash and non-cash compensation to a total package. The objective is to put CN in a better position to attract, retain and reward its present and future management employees.

Pension payments were increased by an average of 3.6 per cent for about 27,000 pensioners who retired before 1977, or for their survivors. Increased payments for pensioners and survivors have been made each year since 1971, at a total cost to CN of $391.7 million.

A total of $346.9 million was paid to 49,772 pensioners and survivors in 1986. There are now about nine pensioners and survivors for every 10 active employees.

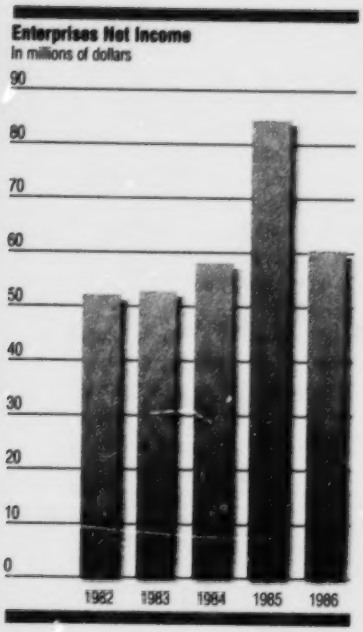
National labor negotiations with individual railway unions to renew collective agreements expiring at year-end commenced in October 1986. Competitive conditions in the transportation industry will influence contract issues from both labor and management perspectives. Pressure to lower overall operating costs, of which labor costs constitute the single largest component, requires greater flexibility in labor relations if CN Rail is to respond effectively to marketplace demands.

Employees affected by the sale of CN Route and the workload decline at the Moncton shops will benefit from the negotiation of special labor assistance agreements directed at minimizing adverse effects and maximizing the retention of job opportunities.

Employment equity continued to be a major concern of CN during 1986. Thirty-six per cent of employees hired in 1986 were women and the total representation of women in the work force is now 9.6 per cent, up from 8.7 per cent in 1985. In line with federal legislation on employment equity and with Treasury Board policy set out during the year, CN designed and carried out a total employee population survey that provides management with an excellent data base and tool to make fair practices in the hiring and promotion of women and members of minority groups an established part of day to day business activity.

A self-financing day-care centre able to accommodate up to 60 children was opened in CN's Montreal headquarters building in 1986. Scholarships of $600 were awarded to 51 women registered in blue-collar technical training programs and five CN women were granted full leave of absence with pay to pursue university studies.

Enterprises



The Enterprises group produced a satisfactory financial performance in 1986.

CN Hotels, CN Real Estate, and CANAC International achieved significant improvements in net results. However, lower world oil prices seriously affected CN Exploration results. The communications division experienced a decline in net profit, mainly because of competition from new products in the telex market.

The Enterprises group realized a profit of some $60 million in 1986. This profit translates into a return on equity of 14.0 per cent. More important, in these times of financial difficulty for Canadian National, the group made a net cash contribution to the corporation in excess of $30 million.

The sale of CN Route was negotiated in 1986. In a business sense, the elimination of substantial, recurrent losses was justified and necessary. On the other hand, relinquishing a business activity which has employed many thousands of men and women over more than 50 years is not a congenial task. The company's sense of responsibility to CN Route employees directed its efforts to arrange continued employment for most of them. Despite trying circumstances, the people of CN Route acted conscientiously to ensure that every aspect of the transition was handled properly.

CN Communications

All business units of CN Communications made a positive contribution to corporate income during the year. However, increasing competition in the telecommunications field as well as a major structural change – the transfer to CN Rail of responsibility for pole line operation – accounted for a decline in overall earnings.

CANAC Telecom, a cooperative venture between CN Communications and CANAC International, made a significant contribution to 1986 revenues through its association with the CANAC/Microtel consortium which was awarded a $268 million contract to provide telecommunications for the North Warning System on Canada's Arctic coast. CANAC Telecom is a new and promising initiative which provides telecommunications consulting and systems integration services to world markets through CANAC International marketing expertise and the technical abilities of CN Communications.

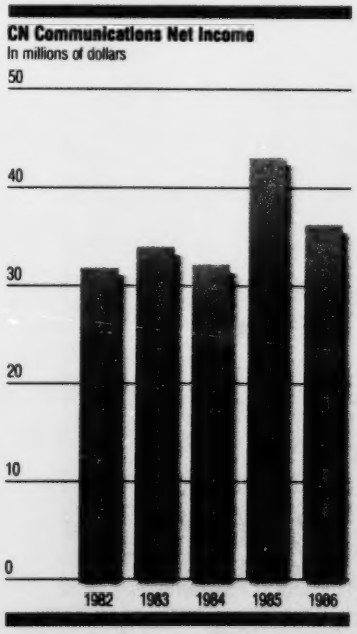
CNCP Telecommunications profit level remained healthy despite an intensely competitive year. Competing service options have affected the telex market and associated income. CNCP is taking the necessary steps to recapture lost market share and to expand in other areas.

In the 1950s, the telegram carried news long distances. The city distribution system was usually a messenger boy on a bicycle, in this case, Sherwood Moore in Toronto. Nowadays, wire, telex links, fibre optics cables and microwave transmission combine with satellites to carry the nation's commercial messages directly from origin to destination at the speed of light. This master control centre in Toronto, below, monitors all traffic on the CNCP Telecommunications network. Cavie-Ann DeCordova, data base clerk, is shown at the CLOC computer which finds and corrects customer problems.

Terra Nova Telecommunications Inc., serves most of Newfoundland and Labrador. Terra Nova improved services and increased earnings during 1986, thereby maintaining a long history of growth in a very difficult geographical market. As part of its drive to serve its operating area with the most advanced technology, the company installed its first fibre optics cable system and added five digital telephone exchanges to its network during the year.

NorthwesTel provides telephone and other telecommunications services to northern British Columbia, the Yukon and western regions of the Northwest Territories. The company increased earnings despite financial difficulties resulting from the withdrawal of oil and gas exploration firms from the Beaufort Sea. NorthwesTel now has one of the most advanced telecommunications switching systems in the world. Subscribers in all the communities in its operating area, including settlements on the Arctic coast, can place long distance calls without operator assistance.

Telecommunications Terminal Systems, which sells, installs and maintains private telephone switchboards and terminal equipment for connection to the public telephone network, continued to suffer losses despite a 13.4 per cent increase in revenues in a highly competitive business environment.



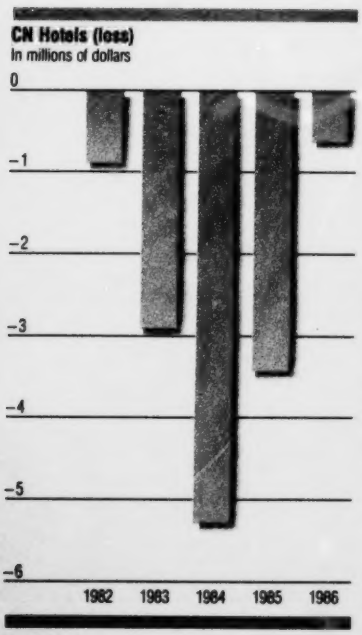
CN Hotels

CN Hotels improved its financial performance over the previous year but fell just short of breaking even.

Steps taken in 1986 to enhance the position of the chain in its marketplace include:

- Decentralization of operations into regional areas.
- Active marketing of expertise in the management of hotel and resort properties, resulting in a franchise agreement with the Citadel Inn, Halifax, and a management contract for Mont Ste. Marie, a resort in the Gatineau near Ottawa.
- Major renovations of guest bedrooms and public rooms at Hotel Vancouver and the Château Laurier; property improvements and the opening of Le Montréalais – a new restaurant – at the Queen Elizabeth.
- Introduction of in-house training courses available to all CN Hotel employees on a continuous basis.
- Creation of the new position of vice-president of sales, and reorganization of sales forces on a regional basis.
- An extensive advertising campaign aimed at increasing awareness of the image and products of CN Hotels.

From opening day in 1912, Château Laurier was *the* premier address for social and political events in the nation's capital. Ottawa's elite gathered for this banquet in 1933. In tune with the 1980s, the Château is undergoing a major renovation program. A new lounge complex, "Zoe's", is seen in the photo at right.



CN Exploration

Oil production from properties in Saskatchewan continued to be the major activity of CN Exploration Inc. in 1986. The decline in world oil prices had a negative effect on CN Exploration but the company was able to show a modest profit at year-end. The price decline was the major factor in the drop in gross revenues from $56.7 million in 1985 to $33.9 million in 1986.

CN Exploration drilled 129 oil wells during 1986 and produced 1.4 million barrels of oil. Because oil price declines brought about some cut-back in drilling activity, this production level was slightly lower than anticipated. It was, however, about 12 per cent higher than the previous year.

Operating expenses increased by nine per cent over the previous year, principally as a result of inflation and a 24 per cent increase in the number of wells being operated.

CN Real Estate

CN Real Estate develops and manages properties owned by Canadian National. In 1986 the division enjoyed its sixth successful year, earning net income of $19 million.

In 1986, the Ontario Municipal Board approved development plans for the Toronto railway lands. Furthermore, the company signed a land lease agreement with the Stadium Corporation of Ontario, which will build and manage the new domed stadium to be located southwest of the CN Tower.

Construction began on the 8,200-square-metre (88,000-square-foot) City Centre in Waterloo, Ont., slated for completion in summer 1987. About half the space will be occupied by offices of the City of Waterloo.

The office building at Howe and Smithe Streets in Vancouver is now substantially completed and 60 per cent leased.

An agreement was signed with three levels of government to permit development of the East Yard lands in Winnipeg. The agreement provides for the orderly relocation of rail operations and the construction of a 24-hectare (60-acre) mixed-use development, including park, theme area and housing. CN Real Estate will receive properties elsewhere in exchange for this land and will retain 7 hectares (18 acres) for future commercial development.

Renovations to the office building at 1060 University Street in Montreal are almost complete. CN will be occupying all of the office space and employees will relocate in the spring of 1987.

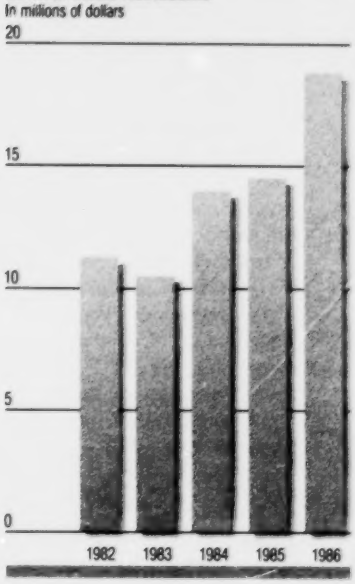
CANAC International

A change in name from CANAC Consultants Limited to CANAC International Inc. was approved by CANAC's board of directors in 1986. The new name more accurately reflects the worldwide interests of the company which markets the technology and expertise available from all sectors and divisions of CN. In 1986, CANAC was active in Canada and in 15 other countries, serving clients in consulting, construction, and other services based on railway technology, and expanded its range in communications, computerization, management and technical training. At more than $16 million, 1986 sales were double those of the previous year.

Projects under way in 1986 included a two-year contract involving the design of a new rail line in Brazil, major management and technical assistance contracts in Guinea and the Ivory Coast, a computer systems pilot project for China's railways, technical and management studies for the Chilean Railways, a joint venture study of Quebec's North Shore railways, and project management of a locomotive simulator sale to the Swedish Railway.

The Indian Railways' operations information system project began in 1985 and was on schedule in 1986. Other opportunities and projects were actively pursued or under way in Europe, Africa, the Middle East, and the Far East.

CN Real Estate Net Income
In millions of dollars



Conflict of Interest and Post-Employment Code for CN Employees

A new Code regulating the conduct of public office holders with respect to Conflict of Interest and Post Employment became effective on January 1, 1986. Crown Corporations were then requested to establish similar regulations in conformity with the spirit of the Code and in accordance with their respective objectives and mandate. Accordingly a code, developed for CN, was adopted as a policy of the Company on December 1, 1986, and is published in compliance with Article 66 of the Government's guidelines concerning employees of Crown Corporations.

Application

This Code applies to employees of Canadian National Railway Company and its wholly-owned subsidiaries (as defined in the Financial Administration Act).

Principles

Every employee shall conform to the following principles:

(a) employees shall perform their employment duties and arrange their private affairs in such a manner that public confidence and trust in the integrity, objectivity and impartiality of CN and its employees are conserved and enhanced;

(b) employees have an obligation to act in a manner that will bear the closest public scrutiny, such that even apparent conflicts of interest do not arise; such obligation is not fully discharged by simply acting within the law;

(c) employees shall not have private interests that would be particularly or significantly affected by CN actions in which they participate

(d) on commencing their employment with CN, and thereafter, employees shall arrange their private affairs in a manner that will prevent real, potential or apparent conflicts of interest from arising but if such a conflict does arise between the private interests of an employee and his/her employment duties and responsibilities, the conflict shall be resolved in favour of CN's and the public interest;

(e) employees shall not solicit or accept transfers of economic benefit, other than incidental gifts, customary hospitality, or other benefits of nominal value, unless the transfer is pursuant to an enforceable contract or property right of the employee;

(f) employees shall not step out of their official roles to assist private entities or persons to obtain preferential treatment in their dealings with CN;

(g) employees shall not knowingly take advantage of, or benefit from, information that is obtained in the course of their employment duties and responsibilities and that is not generally available to the public;

(h) employees of CN shall not directly or indirectly use, or allow the use of, CN property of any kind, including property leased to CN, for anything other than officially approved activites; and

(i) employees shall not act, after they leave the employment of the CN, in such a manner as to take improper advantage of their previous employment with CN, nor as a consequence of such prior employment to cause others to receive preferential treatment.

Compliance Measures

(a) The following Conflict of Interest compliance methods are to be used by employees to comply with this Code:

(i) Avoidance, which is the avoidance of, or withdrawal from participation in, activities or situations that place employees in a real, potential or apparent conflict of interest relative to their employment duties and responsibilities;

(ii) A confidential Report, which is a prompt written statement by an employee to a designated CN officer of ownership of an asset, receipt of a gift, hospitality, or other benefit, or participation in any outside employment or activity, where such ownership, receipt or participation could constitute a real or potential or apparent conflict of interest. The designated CN officer shall keep such statement confidential; and

(iii) Divestment, which is the sale at arm's length, or the placement in trust, of assets, where continued ownership by the employee would constitute a real or potential conflict of interest with the employee's duties and responsibilities. The requirement to divest such assets shall be determined in relation to the duties and responsibilities of the employee. For example, the more comprehensive the duties and responsibilities of the employee, the more extensive the Divestment needed and, conversely, the narrower the specialization of the duties and responsibilities of the employee, the narrower the extent of the Divestment needed.

(b) Determination of Appropriate Method
Where there is doubt as to which method set out above is appropiate in order that an employee may comply with this Code, the designated CN officer shall determine the appropriate method and, in doing so, shall try to achieve mutual agreement with the employee and shall take into account:

(i) the specific responsibilities of the employee;

(ii) the value and type of the assets and interests involved; and

(iii) the actual cost to be incurred by divesting the assets and interest as opposed to the potential that the assets and interests represent for conflict of interest.

(c) Sale for Circumvention Prohibited
An employee shall not sell or transfer assets to family members or other persons for the purpose of circumventing the conflict of interest compliance measures set out above.

Results of Operations

The System net loss for 1986 was $86.3 million compared to net income of $117.6 million in 1985 and $242.0 million in 1984. Significant factors in the 1986 loss were non-recurring items including the shut-down costs and loss on disposal of CN Route, an adjustment to the VIA Rail contract, the write-down of an investment by Grand Trunk Corporation, a provision for loss on disposal of Dockyard operations in Newfoundland, and increases in casualty loss provisions on the Grand Trunk. In aggregate these items approximated the amount of the net loss for the year. Despite slightly higher traffic volumes the income decline was general, with all divisions' results being below the 1985 level except the Enterprises group's CN Hotels, CN Real Estate and Other (consisting mainly of CANAC International Inc.).

The main reasons for the 1985 decline from the record level of 1984 were traffic volume declines in CN Rail, TerraTransport and CN Route. In addition, earnings of CN Marine Inc., which amounted to $21.9 million in 1984, no longer accrued to the System during 1985.

The results for each division, which are discussed below, include the assignment of interest expense. This expense aggregated $382.3 million for the System in 1986, $336.2 million in 1985 and $349.1 million in 1984. The increase in 1986 is attributable to an increase in effective interest costs and a higher debt level. The 1985 decrease from 1984 was accounted for by the designation of future U.S. dollar revenue streams as a hedge against unrealized losses on translation of U.S. dollar denominated long-term debt, which permitted the Company to eliminate the amortization of such losses as an element of interest costs. See Note 10 of Notes to Consolidated Financial Statements.

CN Rail

CN Rail had a loss of $11.2 million in 1986 compared with income of $105.5 million in 1985 and $218.9 million in 1984. Decreased income from VIA Rail Canada Inc., coupled with increases in non-operating expenses, including a special charge relating to work force reductions, accounted for nearly all of the 1986 drop. The principal factors in the 1985 decline were traffic volume decreases, particularly in grain.

Railway operating revenues amounted to $3,652.7 million in 1986, down $100.5 million from 1985 and $134.6 million from 1984. The most significant factor in the 1986 reduction was lower revenues from VIA Rail Canada Inc. due to the transfer of various activities to VIA and a $52.6 million reduction in the reimbursement level for VIA costs. Freight services revenues rose by $20.9 million mainly from higher rates and traffic volume increases in the grain and intermodal segments. These were sufficient to offset traffic reductions in forest products because of industry strikes and U.S. countervailing duties, in automotive because of reduced production and in potash, sulphur and coal due to lower demand. Revenues were also reduced by hedging currency exchange losses on U.S. long-term debt repayments with currency exchange gains realized on interline freight revenues. This reduced 1986 operating revenues by $30.9 million compared to a $12.8 million reduction in 1985.

The main cause of the 1985 revenue reduction was the downturn in freight traffic volumes, particularly in grain, which reduced revenues by approximately $90 million. In addition, there were decreases in revenues from the VIA Rail contract because of the assumption of repair responsibilities by VIA Rail in July 1985. The use of U.S. dollar revenues to hedge U.S. dollar debt repayments reduced revenues further. Offsetting these declines were higher revenues in forest products, automotive, construction materials and intermodal, which reflected greater volumes, rate increases and traffic mix improvements.

Expenses in 1986 were $3,663.8 million up $16.2 million from 1985 and $95.4 million from 1984. Operating expenses were down from 1985 due to reduced workloads under the VIA contract, productivity improvements and the drop in fuel prices which almost equalled other inflationary cost increases. However, this was more than offset by increases in non-operating expenses. Higher pension, interest, taxes, depreciation, fringe benefit and separation costs accounted for most of this latter increase. The main factors in the 1985 increase were inflation-related increases in payroll and material costs and the cost of a special employee early retirement and separation plan.

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Corporation incurred a loss of $14.2 million in 1986 compared to income of $13.6 million in 1985 and $11.7 million in 1984. The main contributing factors to the 1986 drop were lower traffic volumes and average unit revenue. In addition, there were several major non-recurring charges. The 1985 improvement resulted from increased other income including a refund of property taxes, lease income, gains on U.S. exchange and reduced interest expense.

Revenues amounted to $531.4 million in 1986, $551.8 million in 1985 and $524.0 million in 1984. In 1986, the volume of revenue units handled declined with automotive, intermodal, lumber, other forest products and potash showing the largest drops. Also, there were increases in contract allowances and rate discounts which depressed the 1986 revenue level. The main factors in the 1985 revenue growth were the increase in the relative value of the U.S. dollar and higher traffic volumes, particularly in the automotive, fuel, pulp and paper and metals groups.

Expenses totalled $545.6 million in 1986, $538.2 million in 1985 and $512.3 million in 1984. The main reasons for the 1986 rise in expenses were a number of non-recurring adjustments including an increase in casualty loss accruals, provision for separation payments to train crew employees, the write-off of a receivable from a major customer in financial difficulties and a write-down in the value of an investment. Offsetting factors were non-recurring other income items and productivity gains. The 1985 rise was mainly due to the higher relative value of the U.S. dollar, inflationary pressures and increases in fringe benefit taxes and casualty insurance.

Enterprises group:

CN Communications

CN Communications' income in 1986 was $36.2 million, compared with $43.0 million in 1985 and $32.4 million in 1984. The $6.8 million decrease in 1986 was mainly due to the reduced income from telex services, the transfer of pole line operations to CN Rail, an increase in pension costs and inflationary cost increases. The $10.7 million increase in 1985 reflected higher revenues from rate increases and volume growth and reduced interest costs.

CN Hotels

CN Hotels had losses amounting to $0.7 million in 1986, $3.4 million in 1985 and $5.3 million in 1984. The $2.7 million improvement in 1986 resulted primarily from the effects of restaurant closings in 1985 as well as from higher average room revenues and increased occupancies at Jasper Park Lodge and Hotel Vancouver due to Expo 86, the world's fair in Vancouver, B.C. Partially offsetting these improvements were reductions in other income and increased interest charges. In 1985, higher occupancy rates and higher average revenue per room, along with improved results from CN Tower and other operations, and a business tax recovery of $0.9 million were the main reasons for the $1.9 million improvement.

CN Exploration

CN Exploration earned income of $4.5 million in 1986, $30.6 million in 1985 and $15.9 million in 1984. Despite a 12.1% increase in production in 1986, the severe decline in oil prices caused the fall in income. Increased oil production accounted for most of the 1985 improvement.

CN Real Estate

Income from CN Real Estate amounted to $18.8 million in 1986, up $4.1 million from 1985 and $4.7 million from 1984. In both years, increased income from property operations and higher interest income more than offset reduced profits from land sales. The 1986 results also reflected income arising from an expired option to purchase Company land and a loss on the demolition of a property.

Other

Other enterprises had income of $1.8 million in 1986 compared with a loss of $0.5 million in 1985 and income of $1.2 million in 1984. A marked improvement in the results of CANAC International Inc. accounted for the 1986 betterment. The 1985 deterioration was attributable to CANAC International Inc.'s loss for that year.

TerraTransport

TerraTransport's loss in 1986 was $41.3 million compared with losses of $39.9 million in 1985 and $34.6 million in 1984. Higher interest expense was the principal factor in the 1986 worsening. The 1985 deterioration was attributable mainly to lower revenues from freight operations and branch line subsidies.

CN Route

In 1986 a loss of $71.0 million was attributed to CN Route, which was sold late in the year. This compared to losses of $42.6 million in 1985 and $31.9 million in 1984. A $25.7 million loss on ten months of operations, an $18.4 million loss on disposal and shut-down costs of $26.9 million accounted for the 1986 loss. The deterioration in 1985 was mainly due to a drop in traffic volumes and revenues, increases in interest costs and reduced other income.

Dockyard

Losses reported for the Dockyard, which is expected to be sold in 1987, were $9.4 million in 1986, $2.9 million in 1985 and $1.8 million in 1984. The 1986 results included a $4.9 million write-down of the value of assets in anticipation of disposal. Reduced revenues and volume of business account for the deterioration in both years.

Income Taxes

There were no income taxes payable in 1986 because of the System loss. Total income taxes for 1985 have been reduced by the amount of $57.4 million through utilization of tax benefits pertaining to prior years' losses, which reduction was accounted for as an extraordinary item. The corresponding amount for 1984 was $116.7 million. See Note 11 of Notes to Consolidated Financial Statements which indicates that such benefits are available to reduce taxable income of future years.

Liquidity and Capital Resources

In each of the last three years internally-generated funds have been insufficient to cover capital expenditures, however, the significantly-reduced level of capital expenditure in 1986, coupled with further long-term borrowings, reduced the level of bank indebtedness by $45.8 million during the year. Cash deficiencies are financed by short-term bank borrowings. At December 31, 1986, short-term bank loans amounted to Canadian $68.1 million and U.S. $3.0 million. The Company has arrangements with a number of Canadian and U.S. banks which provide lines of credit in excess of the Company's anticipated short-term borrowing requirements.

In 1986 the Company issued new debt of $435.5 million of which $15.5 million was in the form of capital leases. A total of $224.5 million of long-term debt was retired during the year and $327.6 million of capital stock was redeemed in recognition of the transfer of ownership of the Company's former investment in CN Marine Inc. to the Government of Canada.

As a consequence of the new borrowings during the year, the redemption of capital stock and the net loss for the year, the Company's year-end debt ratio increased to 52.8% from 48.1%.

Planned capital expenditures for 1987 are approximately $560 million. In addition, the Company anticipates that capital expenditures for 1988 and 1989 will aggregate approximately $1.2 billion. The capital expenditure program for 1987 to 1991 includes funds required for renewal of basic plant, purchase of rolling stock and other equipment and improvement of operating efficiency. The Company expects that although the major portion of these expenditures will be funded internally, the aggregate of capital expenditures, together with provision for existing debt maturities, will require further borrowings.

At December 31, 1986, the Company had commitments to purchase railway ties at an aggregate cost of $29.3 million and rolling stock of $50.4 million.

Inflation

The Company's 1986 inflation rate for wage, fuel and material costs was around 0.5% compared with an estimated 4.2% increase in the Canadian Consumer Price Index. The corresponding figures for 1985 were about 5% and 4% respectively and for 1984, about 4% and 4.4%.

The main reason for the Company's low rate of inflation in 1986 was the drop in the price of diesel and other fuels. The fuel price decline was great enough to bring overall material prices more than 5% below the 1985 level. Excluding fuel, the Company's inflation rate was around 3%.

The 1985 increase in the Company's rate of inflation is due to higher fuel prices brought about by an increase in the excise taxes on diesel fuel. Excluding fuel, the Company's inflation rate was approximately 3.5%.

In 1984, the effect of the Government of Canada's policy guidelines to combat inflation was felt. In addition, fuel prices stabilized and interest rates fell from their record-high levels.

The Government's original guidelines called for a limiting of price increases for goods and services sold by Crown Corporations and federally-regulated industries to 4% for the period from June 1984 to June 1985. However, effective November 8, 1984, the guidelines were removed and no compulsory Government wage or price guidelines are now in force.

In recognition of the need to supplement the historical cost information provided in the financial statements, the Canadian Institute of Chartered Accountants, in December 1982, issued recommendations for the reporting of certain effects of changing prices on an enterprise. These recommendations became effective in 1983 and the information for the Company is shown following the Notes to Consolidated Financial Statements. While not as significant as in some previous years, the inflation rates in the 1983 to 1986 period continue to exert upward pressures and the cumulative effect of many years of rising prices on the Company is pronounced.

Consolidated Statement of Income

Year ended December 31		1986	1985	1984
(in thousands)				
CN Rail	Revenues	$3,652,655	$3,753,190	$3,787,251
	Expenses*	3,663,826	3,647,658	3,568,384
	Income (loss)	(11,171)	105,532	218,867
Grand Trunk Corporation	Revenues	531,399	551,782	524,035
	Expenses	545,556	538,200	512,347
	Income (loss)	(14,157)	13,582	11,688
Enterprises group:				
CN Communications	Revenues	303,384	303,930	287,786
	Expenses	267,145	260,882	255,398
	Income	36,239	43,048	32,388
CN Hotels	Revenues	146,911	129,846	102,186
	Expenses	147,570	133,289	107,489
	Loss	(659)	(3,443)	(5,303)
CN Exploration	Revenues	33,869	56,730	31,873
	Expenses	29,368	26,123	15,973
	Income	4,501	30,607	15,900
CN Real Estate	Revenues	35,157	29,582	30,544
	Expenses	16,330	14,885	16,481
	Income	18,827	14,697	14,063
Other	Income (loss)	1,822	(489)	1,208
Total Enterprises group		60,730	84,420	58,256
Total CN Rail, Grand Trunk Corporation, Enterprises		35,402	203,534	288,811
Imposed public duty: TerraTransport	Loss	(41,291)	(39,908)	(34,621)
Total continuing operations		(5,889)	163,626	254,190
Discontinued operations:*				
CN Route	Loss	(70,961)	(42,590)	(31,938)
Dockyard	Loss	(9,430)	(2,933)	(1,796)
CN Marine Inc.	Income	—	—	21,888
Total discontinued operations		(80,391)	(45,523)	(11,846)
Income (loss) before income taxes and extraordinary item		(86,280)	118,103	242,344
Income taxes		—	57,823	117,123
Income (loss) before extraordinary item		(86,280)	60,280	125,221
Reduction in income taxes on application of prior years' losses		—	57,359	116,730
Net income (loss)		$ (86,280)	$ 117,639	$ 241,951

*See Note 2

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Balance Sheet

December 31			1986		1985
(in thousands)					
Assets					
Current	Accounts receivable		$ 494,597		$ 486,922
	Material and supplies		377,132		406,184
	Other		252,915		234,849
			1,124,644		1,127,955
Insurance Fund			8,905		9,176
Investments			75,270		380,011
Properties			6,248,505		6,193,468
Other Assets and Deferred Charges			385,290		428,171
			$7,842,614		$8,138,781
Liabilities					
Current	Bank indebtedness		$ 106,894		$ 152,719
	Accounts payable and accrued charges		899,189		954,235
	Current portion of long-term debt		305,812		223,885
	Other		186,273		155,732
			1,498,168		1,486,571
Provision for Insurance			8,905		9,176
Other Liabilities and Deferred Credits			274,097		271,891
Long-Term Debt			3,052,486		2,948,347
Minority Interest in Subsidiary Companies			4,345		4,345
Shareholder's Equity	Capital stock	$2,278,867		$2,606,425	
	Retained earnings	725,746	3,004,613	812,026	3,418,451
			$7,842,614		$8,138,781

See accompanying notes to consolidated financial statements.

On behalf of the board:
Brian O'N. Gallery, Director
Ronald E. Lawless, Director

Consolidated Statement of Retained Earnings

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Balance, beginning of year	$812,026	$717,915	$524,354
Net income (loss)	(86,280)	117,639	241,951
	725,746	835,554	766,305
Dividend	—	23,528	48,390
Balance, end of year	$725,746	$812,026	$717,915

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Cash provided from (used for):			
Operating activities:			
Net income (loss)	$ (86,280)	$117,659	$241,951
Non-cash charges to income:			
Depreciation and amortization	311,807	282,817	261,444
Loss (income) of equity investees less dividends	1,055	308	(16,207)
Loss on disposal of investment	—	737	—
Loss on disposal of CN Route	45,320	—	—
Changes in working capital items*	(21,194)	(73,273)	11,017
Other	9,928	(72)	38,740
	260,636	328,156	536,945
Investing activities:			
Additions to properties	(484,072)	(744,475)	(713,149)
Net proceeds from disposal of properties	48,094	39,670	31,874
Investments	(5,202)	(23,010)	(19,569)
Proceeds from sale of CN Marine Inc. and related assets	327,558	—	—
Redemption of capital stock	(327,558)	—	—
Proceeds from sale of investment	—	1,571	—
Proceeds from sale of CN Route	23,000	—	—
Working capital of previously consolidated entities	(7,633)	—	(15,855)
	(425,813)	(726,244)	(716,699)
Dividend	—	(23,528)	(48,390)
Cash used before financing activities	(165,177)	(421,616)	(228,144)
Cash (bank indebtedness) beginning of year	(152,719)	(91,687)	58,944
	(317,896)	(513,303)	(169,200)
Financing activities:			
Issuance of long-term debt	435,492	597,060	132,140
Reduction of long-term debt	(224,490)	(236,476)	(72,827)
Issuance of capital stock	—	—	18,200
	211,002	360,584	77,513
Bank indebtedness end of year	$(106,894)	$(152,719)	$ (91,687)

*Excluding cash, bank indebtedness, and current portion of long-term debt.

See accompanying notes to consolidated financial statements.

NOTE 1: Summary of Significant Accounting Policies

Introduction

All references in these Notes to the "Company" refer to Canadian National Railway Company which is wholly-owned by the Government of Canada and, unless the context otherwise requires, its consolidated subsidiaries, and all references to the "System" mean Canadian National Railway Company and its consolidated subsidiaries together with the lines of railway, telecommunications and other property entrusted by the Government of Canada to the Company for management and operation. A division designated in the Consolidated Statement of Income as an "Imposed public duty", as is TerraTransport, is one whose operations are continued by the Company in accordance with directions from the Government of Canada despite the fact that such continued operations are contrary to the economic interests of the Company.

a) Principles of Consolidation

With the exception of Coastal Transport Limited, the consolidated financial statements include the accounts of all subsidiaries and the Company's share of the assets, liabilities, revenues and expenses of CNCP Telecommunications which is accounted for by the proportionate consolidation method; CN's share in the activities of CNCP Telecommunications represents slightly less than 60 percent of the activities of CN Communications. Also, consistent with the legislation governing the System, the accounts of the Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada are included in the consolidated financial statements. Coastal Transport Limited and the net assets of the Company's dockyard operation in Newfoundland, which formerly formed part of the consolidation, have been included in investments in anticipation of their forthcoming divestiture.

Investments in entities in which the Company has less than a majority interest are accounted for by the equity method, where appropriate.

b) Reporting by Division

In presenting the results by division, charges for services performed by one division for another, which are made generally at market value, have not been eliminated. Consolidated net income is not affected by this practice.

c) Material and Supplies

The inventory is valued at laid down cost based on weighted average cost for ties and rails, latest invoice price for fuel and new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

d) Properties

Accounting for railway and telecommunications properties is carried out in accordance with rules issued by the Canadian Transport Commission and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission respectively (Canadian properties), and the Interstate Commerce Commission (United States properties). Generally, major additions and replacements are capitalized and interest costs are charged to expense.

The cost of depreciable railway and telecommunications assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation, in accordance with the group plan of depreciation. Other depreciable assets retired or disposed of are accounted for in accordance with the unit plan whereby gains or losses are taken into income as they occur.

The Company follows the successful efforts method of accounting for its oil and gas operations whereby the acquisition costs of oil and gas properties, the costs of successful exploratory wells and the costs of drilling and equipping development wells are capitalized.

e) Depreciation

Depreciation is calculated at rates sufficient to write off properties over their estimated useful lives, generally on a straight-line basis. For railway and telecommunications properties, rates are authorized by the Canadian Transport Commission, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission and the Interstate Commerce Commission. The rates for significant classes of assets are as follows:

	Annual Rate
Ties	2.89%
Rails	1.87%
Other track material	2.23%-2.83%
Ballast	2.76%
Road locomotives	5.23%
Freight cars	1.73%-3.18%
Commercial communication systems	6.40%

Hotel properties are depreciated at annual rates of 1% to 10%.

Acquisition costs of oil and gas properties are amortized on a straight-line basis over the term of the lease until such time as they are determined to be productive or judged to be impaired. Acquisition costs of productive properties and costs of successful exploratory drilling and of drilling and equipping development wells are charged against income on the unit-of-production method based upon proven reserves of oil and gas. Exploratory dry hole and acquisition costs judged to be impaired are charged against income in the current period. Other exploratory expenditures are charged against income as incurred.

NOTE 1: Summary of Significant Accounting Policies (Cont'd.)

f) Transportation Revenues

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Costs associated with uncompleted movements are generally deferred.

g) Pensions

Current service costs are charged to operations as they accrue. Past service costs are charged to operations in annual amounts covering principal and interest over varying periods.

The funding payments are determined in accordance with the accrued benefit actuarial cost method.

h) Foreign Exchange

The Company's foreign operations are classified as integrated and are translated and accounted for on the following bases. Current assets (excluding material and supplies), current liabilities and long-term debt are translated at the rates in effect at the balance sheet date, whereas all other assets and liabilities are translated at historical rates. Revenues and expenses are translated at average rates during the year except for depreciation which is translated at exchange rates prevailing when the related properties were acquired. The Company's own foreign denominated assets and liabilities are accorded similar treatment. Revenues and expenses are translated at rates prevailing at the time of the transactions except for revenues designated as a hedge against repayment of foreign denominated long-term debt which are translated at the rate in effect at the inception of the debt.

Currency gains and losses are reflected in net income for the year, except for unrealized foreign currency losses on long-term debt. The Company has designated future U.S. dollar revenue streams as a hedge against the repayment of long-term debt denominated in U.S. dollars, and has thus deferred reflecting the related unrealized foreign currency translation losses in net income until the earlier of the debt repayment or the expiry of the hedge. Such deferred amounts are included in the Consolidated Balance Sheet as part of Other Assets and Deferred Charges.

i) Leases

Leases which satisfy the criteria for capital leases and which have been entered into after 1981 have been capitalized. Other leases, satisfying the criteria for capital leases but which were entered into prior to 1982, have been recorded as operating leases.

NOTE 2: Special Charge and Discontinued Operations

a) Special Charge

CN Rail expenses include a special charge of $60.2 million (1985 - $40.4 million) relating to a provision for rationalization costs in connection with an ongoing program to reduce the size of the CN Rail work force.

b) Discontinued Operations

During 1986 the Company disposed of its former division CN Route and its investment in CN Marine Inc. (see Note 6 a)) and entered into negotiations for the disposition of its dockyard operations in Newfoundland. Details of the charges (income) incurred on these operations are as follows:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
CN Route			
Operating loss	$25,641	$42,590	$31,938
Loss arising from disposal	45,320	—	—
	70,961	42,590	31,938
Dockyard			
Operating loss	4,530	2,933	1,796
Provision for loss arising from disposal	4,900	—	—
	9,430	2,933	1,796
CN Marine Inc. - income	—	—	(21,888)
Total discontinued operations	$80,391	$45,523	$11,846

NOTE 3: Investments

December 31 (in thousands)	Percentage of Voting Interest	1986	1985
Entities accounted for by equity method			
CNCP Niagara-Detroit Partnership	50%	$17,834	$ 23,741
The Toronto Terminals Railway Company	50%	10,682	10,682
Dockyard (see Note 1 a))		26,417	—
Other		11,253	16,528
		66,186	50,951
Other companies and investments, at cost less provisions for impairment where applicable			
CN Marine Inc. (see Note 6 a))		—	324,136
Other		9,084	4,924
Total		$75,270	$380,011

NOTE 4: Properties

December 31, (in thousands)	1986			1985		
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Cost	Accumulated Depreciation	Net
CN Rail	$7,978,729	$2,869,139	$5,109,590	$7,755,679	$2,766,643	$4,989,036
Grand Trunk Corporation	557,864	153,150	404,714	561,570	153,718	407,852
Enterprises group:						
CN Communications	742,175	312,045	430,130	708,538	288,916	419,622
CN Hotels	236,247	75,551	160,696	217,059	72,351	144,708
CN Exploration	85,728	25,261	60,467	74,947	12,211	62,736
CN Real Estate	63,279	13,861	49,418	72,750	18,221	54,529
Other	—	—	—	17	4	13
TerraTransport	89,919	56,429	33,490	95,484	52,430	43,054
Discontinued operations:						
CN Route	—	—	—	95,284	55,257	40,027
Dockyard	—	—	—	34,555	2,664	31,891
	$9,753,941	$3,505,436	$6,248,505	$9,615,883	$3,422,415	$6,193,468
Amounts included above with respect to Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada	$1,060,097	$ 569,633	$ 490,464	$1,037,108	$ 556,142	$ 480,966

At December 31, 1986 the gross value of assets under capital leases included above was $119.4 million (1985 - $108.4 million) and related accumulated amortization thereon amounted to $9.3 million (1985 - $5.5 million).

NOTE 6: Long-Term Debt

December 31				1986	1985
(in thousands)		Maturity	Currency in which payable		
Bonds, Debentures and Notes					
Canadian National 8 3/8% Bonds	10 Year	Nov. 15, 1986	United States	$ —	$ 83,232
Canadian National 8 7/8% Bonds (b)	10 Year	Mar. 1, 1987	Canadian	45,947	46,007
Canadian National 5% Bonds (a,b)	27 Year	Oct. 1, 1987	Canadian	93,596	95,475
Canadian National 14 3/8% Notes	10 Year	Dec. 1, 1991	United States	117,817	117,817
Canadian National 11 1/8% Notes	8 Year	June 11, 1993	Canadian	100,000	100,000
Canadian National 9 7/8% Notes	8 Year	Mar. 18, 1994	Canadian	100,000	—
Canadian National 12 1/2% Notes	10 Year	Apr. 15, 1995	Canadian	100,000	100,000
Canadian National 6 1/2% Japanese Yen Notes (c)	10 Year	Mar. 26, 1996	Canadian	70,000	—
Canadian National 9 3/8% Notes	10 Year	Oct. 1, 1996	Canadian	100,000	—
Canadian National 9 1/4% Sinking Fund Debentures	20 Year	Mar. 15, 1998	United States	106,826	115,729
Canadian National 5 1/8% Swiss Franc Bonds (d)	15 Year	Aug. 22, 2000	Canadian	98,617	98,617
Canadian National 8 7/8% Notes	15 Year	May 21, 2001	Canadian	150,000	—
Canadian National 8 1/8% Sinking Fund Debentures	25 Year	July 1, 2002	United States	84,748	90,045
Canadian National 9.70% Sinking Fund Debentures	25 Year	July 15, 2004	United States	174,940	174,940
Canadian National 13% Sinking Fund Debentures	20 Year	Nov. 15, 2004	Canadian	100,000	100,000
Canadian National 12 1/4% Sinking Fund Debentures	20 Year	May 1, 2005	Canadian	125,000	125,000
Canadian National 14% Sinking Fund Debentures	25 Year	Jan. 15, 2006	United States	178,783	178,783
Canadian National 15% Sinking Fund Debentures	25 Year	June 1, 2006	United States	181,238	181,238
Canadian National 16 1/4% Sinking Fund Debentures	25 Year	Mar. 1, 2007	United States	183,053	183,053
Canadian National 14 1/4% Sinking Fund Debentures	30 Year	Sept. 1, 2012	United States	247,984	247,984
Canadian National 12% Sinking Fund Debentures	30 Year	Mar. 15, 2013	United States	122,548	122,548
Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 1st Mortgage Bonds		Perpetual	Sterling	795	795
Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 2nd Mortgage Bonds		Perpetual	Sterling	1,228	1,228
Total Bonds, Debentures and Notes				2,483,120	2,162,491
Government of Canada Loan and Advances (e)					
Government of Canada loan			Canadian	195,169	251,565
Canadian Government Railways advances for working capital			Canadian	13,918	14,004
Total Government of Canada Loan and Advances				209,087	265,569
Other					
Amounts owing under equipment purchase agreements (f)			United States	162,736	187,613
Swiss borrowings (g)			Swiss Francs	64,684	64,684
Syndicated loan (h)			Canadian	42,610	42,610
Capital lease obligations (i)			Various	108,895	99,405
Promissory note 9 1/4% (j)			Canadian	778	1,116
Income debenture (k)			Canadian	8,065	8,065
Adjustment to current exchange rate (see Note 1 h)				285,794	356,277
Total Other				673,562	759,770
				3,365,769	3,187,830
Less: Current portion of long-term debt				305,812	223,885
Miscellaneous				7,471	15,598
				313,283	239,483
Long-Term Debt				$3,052,486	$2,948,347

NOTE 5: Long-Term Debt (Cont'd.)

a) Guaranteed by the Government of Canada.
b) These bonds are subject to repurchase arrangements.
c) The Company borrowed $70.0 million at an all-in cost of 10.25% by means of a Euro-yen public note issue and a currency swap.
d) The Company borrowed $98.6 million at an all-inclusive cost of 11.17% by means of a public bond issue in Switzerland and a currency swap.
e) $195.2 million of the Government of Canada loan bears interest at 8¾% per annum and is payable in equal semi-annual payments of $13.63 million covering principal and interest to June 30, 1998. The weighted average interest rate on the $195.2 million loan and the advances outstanding at December 31, 1986 and 1985, was approximately 8.2% per annum.
f) Secured by rolling stock and payable by semi-annual or quarterly instalments over various periods to 1995 at interest rates ranging from 8% to 17¼%. As at December 31, 1986, the principal amounts are payable as U.S. $144.4 million (December 31, 1985 – U.S. $167.6 million).
g) A private placement of 100 million Swiss Francs bearing interest at 5¼%, due on March 16, 1988, will be repaid on March 16, 1987.
h) The Company borrowed $42.6 million at an all-inclusive cost of 11.535% by means of a yen syndicated loan and currency swap.
i) Interest rates for these leases range from approximately 8⅞% to 15⅞% with expiry dates occurring during the years 1987 through 2004. The imputed interest on these leases amounts to $116.2 million (1985 – $113.4 million).
j) Repayable by semi-annual instalments of $218,503, including principal and interest, to August 1, 1988.
k) Payment of non-cumulative annual interest at 16.55% and repayment of principal during the term and at maturity of the debenture in 2008 are subject to certain conditions.
l) Principal repayments, including sinking fund repayments, repurchase arrangements and capital lease repayments, on debt outstanding at December 31, 1986, are as follows:

Year ending December 31:	
(in thousands)	
1987	$ 305,812
1988	75,244
1989	76,913
1990	79,437
1991	242,330
1992-1996	1,128,031
1997-2001	808,928
2002-2006	446,553
2007-2011	103,537
2012-2013	47,627

NOTE 6: Shareholder's Equity

a) Capital Stock

The capital stock of Canadian National Railway Company is as follows:

Common Shares of No Par Value Authorized, Issued and Outstanding	Number of Shares	Dollars (in thousands)
December 31, 1985	6,523,902	$2,606,425
Less: Shares cancelled in December 1986 in consideration of transfer of all the common shares of CN Marine Inc. and certain assets held by the Company to the Government of Canada pursuant to the enactment on June 27, 1986 of the Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act which Act also changed the name CN Marine Inc. to Marine Atlantic Inc.	655,116	327,558
December 31, 1986	5,868,786	$2,278,867

b) Retained Earnings

Under its governing legislation, the Company is required to pay to the Receiver General for Canada a dividend equal to 20% of net income for the year or such greater percentage as the Governor in Council may direct.

NOTE 7: Major Commitments

a) Leases

(i) The Company's commitments as at December 31, 1986, under leases, excluding those which have been capitalized and for which the lease obligations are recorded as long-term debt (see Note 5), are as follows:

Non-Cancellable Leases	Pre-1982 Capital Leases	Operating Leases
(in thousands)		
Year ending December 31:		
1987	$ 45,003	$ 78,264
1988	41,850	73,039
1989	33,786	64,956
1990	14,099	40,678
1991	6,073	35,867
1992-1996	10,265	135,667
1997-2001	3,385	26,309
thereafter	853	5,182
Total minimum lease payments	155,314	459,962
Less amount representing imputed interest	31,368	
Present value of net minimum lease payments under capital leases	$123,946	

A significant portion of the leases is in respect of railway rolling stock and many of them provide renewal options and an option to purchase the property at fair market value at the end of the lease term.

(ii) Rental expenses under all lease arrangements which have not been capitalized were:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Total expenses	$178,034	$187,949	$197,041
Expenses under pre-1982 capital leases included in total expenses	$ 46,825	$ 50,863	$ 49,380

(iii) Increases in income, assets and liabilities in the consolidated financial statements, which would have arisen if leases entered into prior to 1982 and which satisfied the criteria for capital leases had been capitalized, are as follows:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Net increase in income	$ 11,609	$ 10,776	$ 3,036
Increase in Assets			
Properties			
Leased properties under capital leases	$194,092	$238,429	$266,384
Less accumulated amortization	128,565	156,672	165,731
Other assets and deferred charges	65,527	81,757	100,653
Unamortized deferred exchange loss	3,869	17,689	23,323
	$ 69,396	$ 99,446	$123,976
Increase in Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$ 33,935	$ 33,387	$ 33,954
Increase in Non-Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$101,622	$127,180	$154,832
Adjustment to current exchange rate (see Note 1 h))	22,324	30,699	31,097
	123,946	157,879	185,929
Less current portion	33,935	33,387	33,954
	$ 90,011	$124,492	$151,975

b) Other

The Company has commitments at December 31, 1986, for capital expenditures of $29.3 million for railway ties and $50.4 million for rolling stock.

NOTE 8: Subsidies

Revenues include the following subsidies:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Government of Canada			
a) Payments under the Railway Act paid under authority of that Act and the related Appropriation Act in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates which railways are required by the Railway Act to maintain	$39,641	$37,151	$48,762
b) Interim payments to partially offset revenue shortfalls associated with the cost of carrying grain at uneconomic statutory rates	—	—	8,660
c) Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act subsidies	18,735	20,460	20,727
d) Sundry	2,502	6,074	2,433
Other assistance	163	167	168
	$61,041	$63,852	$80,750

NOTE 9: Pensions

The Company has retirement benefit plans covering substantially all its employees under which they are entitled to benefits at retirement age generally based on compensation and length of service and/or contributions. Annual pension costs were:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
	$ 194,425	$ 139,956	$ 167,156

The effect of the most recent actuarial valuations reduced 1986 pension costs by $0.8 million (1985 – $58.6 million, 1984 – $46.4 million).

Total past service costs (surplus) remaining to be charged to operations based on the latest actuarial valuation at the time adjusted for subsequent changes, were:

December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Canadian plans	$1,530,194	$1,528,639	$1,480,297
U.S. plans	(11,155)	13,281	13,347
	$1,519,039	$1,541,920	$1,493,644

The past service costs relating to the Canadian plans at December 31, 1986 will be charged to operations in annual amounts, including principal and interest, as follows:

Annual Cost		Annual Cost	
(in thousands)			
1987	$126,204	1997	$125,610
1988	124,169	1998	123,825
1989	123,982	1999	126,436
1990	124,422	2000	136,757
1991	130,060	2001	154,847
1992	135,970	2002	163,364
1993	118,168	2003	172,349
1994	120,102	2004	181,828
1995	126,244	2005	191,828
1996	126,980	2006	202,379

In 1986 the new recommendations on Employers' Accounting for Pensions from the Financial Accounting Standards Board were adopted for the U.S. plans. This resulted in a surplus of approximately $11.2 million which is amortized at an annual rate of $0.8 million including principal and interest to the year 2000 inclusive.

For the year 1986 and 1985 funding exceeded the charge to operations by $16.8 million and $88.5 million respectively, whereas in 1984 charges to operations exceeded funding by $36.6 million. The cumulative excess of charges to operations over funding requirements amounts to $12.9 million (1985 – $29.7 million) and is included in Other Liabilities and Deferred Credits.

NOTE 10: System Interest Expense

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Interest			
Total interest on long-term debt	$380,977	$333,574	$281,097
Amortization of foreign exchange on long-term debt*	—	—	65,427
Interest on short-term borrowings	6,889	5,381	15,907
Interest income	(5,567)	(2,713)	(13,320)
	$382,299	$336,242	$349,111

*Pursuant to the hedging of foreign currency long-term debt (Note 1 h)), the reduction of the deferred foreign exchange loss, which in 1986 amounted to $30.9 million (1985 - $12.8 million), has been shown as a reduction of CN Rail revenues.

NOTE 11: Income Taxes

a) The Company has timing differences of approximately $500 million which are available to reduce taxable income of future years. Of that amount, about $268 million is due to the excess of the undepreciated capital cost for income tax purposes over net book value of depreciable assets.

b) Investment tax credits are also available to reduce future income taxes otherwise payable until the related year of expiry:

Year of Expiry	
(in Millions)	
1987	$32.0
1988	$ 4.2
1990	$25.7
1991	$33.6
1992	$29.7
1993	$17.2

The Company is eligible for a refund of 20% of the current year's investment tax credits in respect of qualified expenditures and has recognized the resulting benefit as a reduction of such expenditures.

c) The Company's provision for income taxes is made up as follows:

Year ended December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
Provision for (recovery of) income taxes based on combined basic Canadian federal and provincial tax rate of 49.8% (1985 - 48.9%, 1984 - 48.0%)	$(42,967)	$ 57,752	$116,325
Increase (decrease) in taxes resulting from:			
Non-allowable scientific research expenditures, net of proceeds from sale of related tax credits	—	—	5,469
Non-taxable portion of capital gain on disposals of discontinued operations	(21,631)	—	—
Non-allowable foreign exchange loss on conditional sale agreements	1,535	437	—
Refundable investment tax credits	—	—	(4,224)
Profit on sale of land	(2,528)	(2,874)	(4,076)
Unapplied losses	62,256	—	—
Other	3,335	2,508	3,629
Actual provision for income taxes resulting in an effective tax rate of nil (1985 - 49.0%, 1984 - 48.3%)	$ —	$ 57,823	$117,123

NOTE 12: Segmented Information

a) Geographic Areas

Virtually all of the System's operations and assets are within Canada with the exception of Grand Trunk Corporation which operates in the United States.

b) International Traffic

In addition to the revenue generated by Grand Trunk Corporation, the System derives revenue from traffic originating or terminating on railroads in the United States. In 1986, such revenues approximated $587 million (1985 - $628 million, 1984 - $662 million).

c) Revenues by Division

December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
CN Rail	$3,652,655	$3,753,190	$3,787,251
Grand Trunk Corporation	531,399	551,782	524,035
Enterprises group:			
CN Communications	303,384	303,930	287,786
CN Hotels	146,911	129,846	102,186
CN Exploration	33,869	56,730	31,873
CN Real Estate	35,157	29,582	30,544
Other	20,989	11,224	13,355
TerraTransport	25,002	25,919	33,365
Discontinued operations:			
CN Route	123,643	144,681	163,427
Dockyard	8,786	10,906	13,702
	$4,881,795	$5,017,790	$4,987,524

d) Identifiable Assets by Division

December 31	1986	1985	1984
(in thousands)			
CN Rail	$6,301,242	$6,496,422	$5,887,685
Grand Trunk Corporation	630,428	633,296	605,774
Enterprises group:			
CN Communications	506,242	498,873	502,858
CN Hotels	196,443	179,954	163,682
CN Exploration	68,583	73,401	42,522
CN Real Estate	79,253	81,982	69,140
Other	8,119	4,898	5,417
TerraTransport	52,304	56,906	60,326
Discontinued operations:			
CN Route	—	76,493	92,513
Dockyard	—	36,556	36,694
	$7,842,614	$8,138,781	$7,466,611

e) Capital Expenditures and Depreciation by Division

	Capital Expenditure*			Depreciation		
Year ended December 31	1986	1985	1984	1986	1985	1984
(in thousands)						
CN Rail	$356,746	$594,303	$597,270	$212,305	$196,297	$184,416
Grand Trunk Corporation	21,990	20,903	18,231	18,773	13,593	12,772
Enterprises group:						
CN Communications	58,152	64,658	54,061	47,492	46,192	42,323
CN Hotels	22,734	20,562	14,728	6,728	6,219	5,725
CN Exploration	10,859	33,283	16,987	13,093	6,994	2,992
CN Real Estate	13,720	5,687	231	815	1,026	709
Other	—	13	4	3	4	5
TerraTransport	5	3,037	2,912	5,964	5,443	5,237
Discontinued operations:						
CN Route	—	925	8,223	5,174	5,490	5,741
Dockyard	(134)	1,104	502	1,004	1,061	1,030
	$484,072	$744,475	$713,149	$311,351	$282,319	$260,950

*Represents additions to property, plant and equipment.

NOTE 13: Other Matters

a) The Company carries on ordinary business transactions with various entities controlled by the Government of Canada on the same terms and conditions as current transactions with unrelated parties.

In addition, the Company provides, under contractual arrangements, rail transportation and maintenance services to the Government of Canada and to entities controlled by the latter. The revenue derived from such services rendered in 1986 aggregated $203.0 million (1985 – $320.0 million, 1984 – $351.8 million).

b) Following enactment of the Western Grain Transportation Act, which became effective on January 1, 1984, the Government of Canada, in order to minimize the cost to grain shippers, pays a portion of the cost of shipping grain. Amounts received from the Government of Canada under the Western Grain Transportation Act amounted to $378.0 million in 1986 (1985 – $278.9 million, 1984 – $331.9 million), a reflection of the volume of grain handled.

c) Commencing in 1977, the Government of Canada has agreed to pay to the Company, by way of capital grants not exceeding $557.9 million, certain amounts with respect to expenditures incurred in carrying out rehabilitation programs for branch lines in Western Canada. Total payments received up to December 31, 1986, amounted to $431.4 million of which $34.5 million was received in 1986 (1985 – $43.7 million).

d) As part of a program commenced in 1981 for the testing and evaluation of railway operations in Newfoundland, the Government of Canada reimbursed CN for certain costs. Total billings under this program amounted to $5.3 million in 1986 (1985 – $7.6 million).

NOTE 14: Reclassification of Comparative Figures

During 1986, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the 1985 and 1984 figures have been reclassified.

Canadian National
Railway System

Auditors' Report

Touche Ross

1, Place Ville Marie
Montreal, Quebec H3B 2A2

Coopers
&Lybrand

630 Dorchester Boulevard West
Montreal Quebec Canada
H3B 1W5

To The Minister of Transport,
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated balance sheets of the Canadian National Railway System as at December 31, 1986 and 1985 and the consolidated statements of income, retained earnings and changes in financial position for each of the years in the three-year period ended December 31, 1986. Our examinations were made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the System as at December 31, 1986 and 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for each of the years in the three-year period ended December 31, 1986 in accordance with generally accepted accounting principles applied on a consistent basis.

Touche Ross & Co.

CHARTERED ACCOUNTANTS
(For the years ended December 31, 1986 and 1985)

MONTREAL, Quebec
February 24, 1987

Coopers & Lybrand

CHARTERED ACCOUNTANTS
(For the years ended December 31, 1986, 1985 and 1984)

MONTREAL, Quebec
February 24, 1987

Supplementary Information Regarding the Effects of Changing Prices (Unaudited)

The financial statements presented in this Annual Report are based on historical prices established in transactions to which the Company was a party. Financial statements prepared on this basis continue to be needed since changes in shareholder's equity in the long run depend on actual transactions and because historical prices based on these transactions generally are the result of arm's length bargaining and provide an objective measure of results that is independently verifiable.

Nevertheless, the cumulative effect of inflation has resulted in increasing recognition of limitations in the usefulness of conventional historical cost financial statements and of a need for some disclosure about the impact of inflation on the financial position and operating results. Consequently, as recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) the Company has set forth supplementary information designed to provide the reader with some insight on the extent to which the Company's capital has been maintained in the inflationary environment.

The CICA recommendations recognize two possible concepts for determining whether the capital has been maintained. The first is the maintenance of operating capability concept, which holds that capital is maintained when the assets of the enterprise remain sufficient to continue the previous level of services. A further refinement of this concept recognizes the extent to which the assets have been financed with borrowed funds and is concerned with the maintenance of the common shareholders' proportionate interest in the operating capability of the entity. The second is the maintenance of financial capital concept which requires that the money amount of the net assets of the company must remain intact.

Under either concept, the effect of changing prices is determined by using current costs which represent the amount of cash or other consideration that would be needed currently to acquire an asset having the same service potential as embodied by the asset owned. The Company has followed this approach by applying the appropriate indices to the previous year's current cost of homogeneous properties and related depreciation. On a current cost basis, the properties would be increased by $16.6 billion in 1986 (1985 - $17.8 billion) when compared to their historical cost measured in nominal dollars. Similarly, depreciation for 1986 based on the average current cost of the properties for 1986 would be higher than depreciation based on the historical cost of the properties, by $737.7 million in 1986 (1985 - $692.8 million). The major explanation for this difference is that many of the Company's properties are old but can still be used because of their long economic life.

The accompanying statement is based on the maintenance of operating capability concept. In addition to the increased depreciation, it includes a financing adjustment which indicates the extent to which increases in the current cost amounts of assets during the year do not, on the basis of the existing relationship between debt and equity, need to be charged against present and future revenues to ensure maintenance of the common shareholder's proportionate interest in the operating capability.

It should be understood that much remains to be learned about reporting the effects of changing prices and a complete assessment of the usefulness of this supplementary information will only be possible after an extended period of preparing and using it. The CICA has recognized that its recommendations do not deal with all practical problems that may be encountered and consequently has provided for flexibility and experimentation in applying them and is planning a comprehensive review of them by 1988. These limitations should be recognized in using the supplementary information. In particular, it should not be interpreted as an indication that the Company intends to replace particular assets or that the costs presented represent the costs that would be incurred if the assets were replaced. Therefore, this information should not be used in evaluating the Company's performance until a sufficient period of experimentation has elapsed and conclusive evidence has been obtained regarding its appropriateness.

On the current cost basis the Company incurred a substantial loss of $703.7 million in 1986 (1985 - $464.4 million), as compared with an historical cost loss of $86.3 million reported in 1986 (1985 - reported historical cost income of $117.6 million). This is mainly due to the higher annual depreciation recognized on the current cost basis. While there can be some question regarding the absolute amounts, it points up the general problem of financing new and replacement assets in an environment which has been affected by inflation. In responding to this situation, CN must seek a full commercial return on its services, which return must reflect the cost of maintaining its operating capability. At the same time, management must continue to take full advantage of advances in technology to control the level of future capital and operating expenditures. Over and above this, while there has been increasing recognition by Governments of the need to control inflation, the continuing availability of information regarding the impact of changing prices on enterprises should exert a positive influence on their formulation of economic policies, including taxation.

Consolidated Statement of Income Adjusted to the Current Cost Basis Under an Operating Capability Concept of Capital

Year ended December 31	1986	1985 (Restated in 1986 average dollars)
(Unaudited) (in thousands)		
Net income (loss) on an historical cost basis	$ (86,280)	$ 122,448
Depreciation adjustment	(737,663)	(692,835)
Financing adjustment	120,239	106,003
Net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital	$(703,704)	$(464,384)

The financing adjustment was based on the current cost adjustment for depreciation made to income. Alternatively, had the financing adjustment been based on the changes in the current cost of properties during 1986 it would have amounted to $102.0 million (1985 - $174.4 million) and the net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital would have been increased by $18.2 million (1985 - reduced by $68.4 million).

Other Supplementary Information

Year ended December 31	1986	1985 (Restated in 1986 average dollars)
(Unaudited) (in thousands)		
Increase in current cost of properties	$ 625,757	$1,139,703
Effect of general inflation	940,701	1,011,733
Difference between increase in current cost and effect of general inflation	$(314,944)	$ 127,970
Gain in general purchasing power from having net monetary liabilities	$ 159,269	$ 159,848

Schedule of Assets on a Current Cost Basis

December 31	1986		1985	
	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (Unaudited)	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (Unaudited and restated in December 1986 dollars)
(in thousands)				
Properties	$6,248,505	$22,877,880	$6,193,468	$24,036,465
Net assets (shareholder's equity)	$3,004,613	$19,633,988	$3,418,451	$21,145,733

Current cost information is not provided for Material and Supplies since historical cost approximates current cost.

Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

(in thousands)	1986	1985
Investments		
Bonds – quoted market value 1986 – $2,160,649; 1985 – $2,334,803	$1,907,434	$2,130,070
Mortgages	229,917	267,730
Real estate	320,796	287,675
Oil and gas	121,631	116,446
Equities – quoted market value 1986 – $2,411,556; 1985 – $1,905,456	1,521,976	1,154,649
Short-term investments	462,250	183,891
	4,564,004	4,140,461
Cash	1,060	973
Accounts receivable – Canadian National Railways	7,207	8,359
Accrued interest and other assets – net	90,416	42,169
	4,662,687	4,191,962
Amount to be funded		
Amount to be funded by the Company in accordance with the Pension Benefits Standards Act by special payments to December 31, 2006		
Balance, beginning of year	1,594,248	1,598,485
Add increases during year	26,597	33,084
Deduct principal payments	(29,670)	(37,321)
Balance, end of year	1,591,175	1,594,248
	$6,253,862	$5,786,210

See accompanying notes to consolidated statement of financial position.

Auditors' Report

To The Minister of Transport,
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated statement of financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1986. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, this consolidated financial statement presents fairly the financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1986 and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Chartered Accountants
Montreal, February 23, 1987

(in thousands)	1986	1985
Actuarial Liability for Pension Benefits		
Balance, beginning of year	$5,786,210	$5,347,733
Additions during year		
Increases in actuarial liability for pension benefits resulting from		
- Actuarial valuation	—	6,665
- Increases in pension benefits and actuarial liability related to current service	26,597	26,419
	26,597	33,084
Contributions by employees on account of		
- Current service	80,249	83,969
- Prior years' service	7,289	9,710
	87,538	93,679
Contributions by the Company	210,904	225,869
Net earnings on investments	617,040	430,756
	915,482	750,304
	6,728,289	6,131,121
Deductions during year		
Pension benefits	346,944	298,508
Refunds and settlements on termination of service and reduction in actuarial liability on transfers	97,813	9,082
Principal payments applied to amount to be funded	29,670	37,321
	474,427	344,911
Balance, end of year	$6,253,862	$5,786,210

On behalf of the Board:
Brian O'N. Gallery, Director
Ronald E. Lawless, Director

Actuarial Certificate

To the Trustee
Canadian National Railways Pension Trust Fund

I have examined the actuarial liability for pension benefits shown in the consolidated statement of financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1986, and in my opinion the amount of $6,253,862,000 represents sufficient provision for the actuarial liabilities for all pension benefits of the 1935 and 1959 Pension Plans and of the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

Over time, the actuarial liability for pension benefits shown in the consolidated statement of financial position reflects the actuarial liability determined by actuarial valuations conducted in accordance with generally accepted actuarial principles.

Bernard Morency

Bernard Morency
Fellow of the Canadian Institute of Actuaries

William M. Mercer Limitée
Montreal, February 16, 1987

Notes to Consolidated Statement of Financial Position

Canadian National Railways
Pension Trust Fund

NOTE 1: Summary of Significant Accounting Policies

a) Pension Plans of Canadian National Railways covered by Statement

The Pension Trust Fund consolidated statement of financial position includes the actuarial liability for pension benefits, the investments and the amount to be funded with respect to the 1935 and 1959 Pension Plans and to the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

These plans under which benefits are generally based on compensation and length of service and/or contributions cover substantially all employees of the Canadian National Railway System.

b) Consolidation of Wholly-owned Companies

The Pension Trust Fund has invested in a number of wholly-owned companies. The accounts of these companies are consolidated with the accounts of the Pension Trust Fund.

c) Investment Valuation

(i) Bonds are carried at their amortized cost less deferred amounts arising from exchanges; these amounts are written off over the remaining life of the bonds sold;

(ii) Mortgages are carried at outstanding principal balances and are secured by real estate;

(iii) Real estate consists of land, buildings, and equities. Land is carried at the lower of cost and net realizable value less encumbrances, and buildings at the lower of cost and net realizable value less encumbrances and accumulated depreciation calculated using the sinking fund method, and equities amounting to $147.0 million in 1986 (1985 – $147.0 million) at cost. The quoted market value of these equities was $158.5 million in 1986 (1985 – $148.9 million);

(iv) Oil and gas properties are carried at cost as determined by the full cost method less depletion;

(v) Equities and short-term investments are carried at cost;

(vi) The quoted market value of investments in bonds and equities is based on the closing market quotations as of December 31.

d) Determination of Contributions by the Company

In respect of the 1959 and the Northern Alberta Railways Company Pension Plans, the contributions by the Company are determined in accordance with the accrued benefit actuarial cost method using a projection of salary. In the case of the 1935 Pension Plan, the Company matches some of the members' contributions as determined by the rules of the plan and pays a level rate of contribution actuarially determined using the entry age normal actuarial cost method.

The latest actuarial valuation for the 1935 and 1959 Pension Plans was as at December 31, 1984 and as at December 31, 1983 for the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

The principal assumptions adopted by the Plans' actuary for purposes of the actuarial computations are members' mortality, disability, retirement, termination of employment, merit and periodic increases in earnings, as well as a long-term rate of return of 7% per annum on investments. Future increases in members' earnings have been projected using economic assumptions consistent with this long-term rate of return.

The contributions by the Company meet the requirements of the Pension Benefits Standards Act and regulations thereunder. Consistent with the regulations, the Company is making annual special payments over varying periods to 2006.

e) Accounting for Contributions

Contributions from employees are recorded in the period in which the Company makes payroll deductions.

The contributions by the Company are determined in accordance with the requirements of the Pension Benefits Standards Act and the regulations thereunder and are recorded using the accrual method.

f) Income Determination

Dividend income is recorded as of the ex-dividend date. Income from other investments is recorded as earned on an accrual basis.

Gain or loss on sales of equities is based on the average cost.

g) Foreign Exchange

Investments denominated in foreign currencies other than short-term investments are translated at historical rates of exchange. Short-term investments and the quoted market value of investments denominated in foreign currencies are translated at current rates. Foreign dividends and interest income are translated at the rates prevailing when received.

NOTE 2: Other Matter

During 1986, negotiations have continued with VIA Rail Canada Inc. and Marine Atlantic Inc. to determine the value of the investments and the amount to be funded which should be assigned to them as a result of the transfers of CN employees. In anticipation of an agreement, the Canadian National Railways Pension Trust Fund remitted $85 million during the year to Marine Atlantic Inc. and this amount is included in "Refunds and settlements on termination of service and reduction in actuarial liability on transfers". Also, in 1985 CN Hotels and CN Exploration each established their own separate pension plans. As a result, in addition to the $85 million referred to above and based on data as at December 31, 1985, the total actuarial liability is expected to be reduced by approximately $90.0 million with an appropriate reduction in the investments and the remaining amount to be funded.

Canadian National
Report Issue 1988

Transitions

À titre d'exposant important de l'Expo 86, le CN a été fier de présenter un film intitulé *Transitions* qui exploitait de nouvelles techniques cinématographiques en explorant un univers de systèmes permettant l'acheminement de biens précieux. Le film montrait la façon dont tous ces systèmes se mettent en mouvement à partir de l'identification des besoins humains.

Les besoins humains sont la raison profonde pour laquelle le CN se trouve actuellement en période de transition, se muant en une entreprise de distribution plus forte et plus dynamique. L'image de la couverture illustre cette métamorphose. En effet, chacune des lignes horizontales qui la composent est différente des autres, ce qui symbolise les améliorations novatrices apportées aux différentes facettes constituant les installations, les techniques, les compétences et les entités commerciales du CN. Ces lignes horizontales se combinent pour former la silhouette d'une locomotive diesel qui s'avance pour servir tous les clients du CN et, par voie de conséquence, tous les Canadiens.

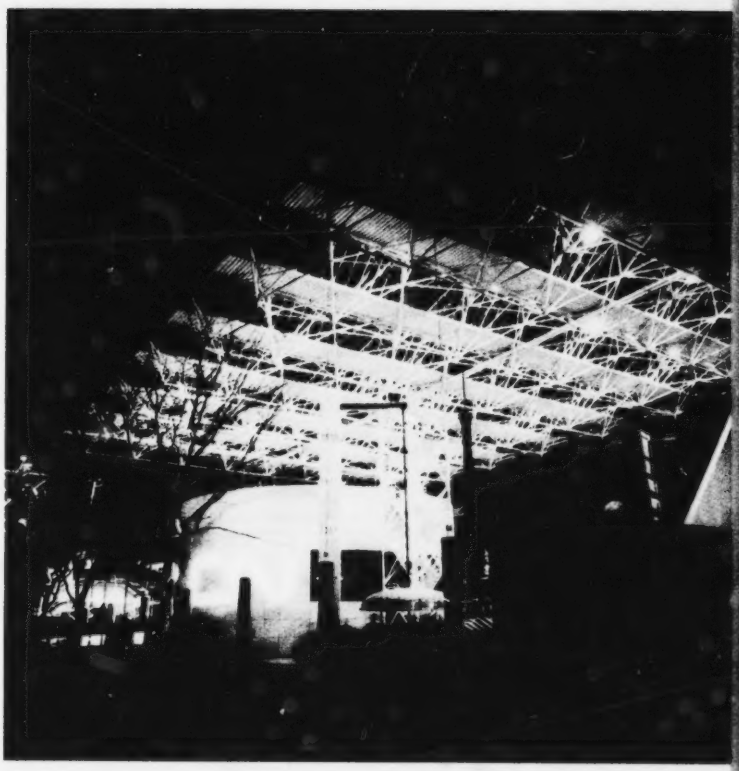


Table des matières

2 Tableau synoptique

3 Conseil d'administration

4 Haute direction

5 Liste des compagnies

6 Lettre au Ministre et Commentaires de l'ancien Président du Conseil et Chef de la direction

7 Message du Président-directeur général

10 CN Rail

16 Grand Trunk Corporation

17 Personnel

18 Entreprises

18 Communications CN

20 Hôtels CN

21 CN Exploration

21 Immeubles CN

21 CANAC International

22 Règlement sur les conflits d'intérêts à l'intention du personnel en service et de celui qui quitte la Compagnie

23 Revue financière de l'exercice

26 États financiers consolidés

Copies of this Annual Report in the English language are available from:

Canadian National
Public Affairs & Advertising
P.O. Box 8100
Montreal, Quebec
H3C 3N4

Tableau synoptique

Tableau récapitulatif des cinq derniers exercices

	1986	1985	1984	1983	1982
(en millions de dollars, sauf indication contraire)					
Exploitation					
Produits d'exploitation	4 881,8 $	5 017,8 $	4 987,5 $	4 659,3 $	4 227,3 $
Bénéfice d'exploitation	281,0 $	440,0 $	552,9 $	465,4 $	97,1 $
Intérêts débiteurs, montant net	382,3 $	336,2 $	349,1 $	268,4 $	240,4 $
Bénéfice net (perte nette)	(86,3)$	117,6 $	242,0 $	212,3 $	(223,0)$
Dividende	— $	23,5 $	48,4 $	42,5 $	— $
Rendement du capital investi moyen (%)	4,6	7,2	9,2	9,1	0,3
Rendement de l'avoir moyen (%)	—	3,5	7,5	7,1	—
Dépenses en immobilisations					
Installations et matériel	484,1 $	744,5 $	713,1 $	714,4 $	648,1 $
Actif et fonds de roulement					
Actif à court terme	1 124,6 $	1 128,0 $	1 019,9 $	1 035,2 $	1 006,9 $
Fonds de roulement négatif	373,6 $	358,6 $	266,7 $	32,0 $	9,0 $
Immobilisations	6 248,5 $	6 193,5 $	5 771,0 $	5 612,2 $	5 193,5 $
Actif total	7 842,6 $	8 138,8 $	7 466,6 $	6 789,7 $	6 336,0 $
Structure financière					
Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	3 358,3 $	3 172,2 $	2 692,4 $	2 357,8 $	2 274,8 $
Avoir	3 004,6 $	3 418,5 $	3 324,3 $	3 112,6 $	2 840,9 $
Ratio d'endettement (%)	52,8	48,1	44,7	43,1	44,5
Trafic					
Tonnes-milles commerciales, marchandises (en milliards)	94,2	91,6	97,4	86,7	77,8
Personnel					
Effectif moyen	56 715	61 124	66 234	63 496	67 113
Salaire annuel moyen	35 680 $	34 484 $	32 905 $	30 767 $	28 806 $
Coût annuel moyen par employé	43 897 $	41 016 $	39 339 $	36 385 $	34 679 $
Dépenses engagées au Canada					
Achats	1 034,0 $	1 232,0 $	1 295,0 $	1 098,0 $	1 114,2 $
Salaires et avantages sociaux	2 064,1 $	2 070,0 $	2 212,9 $	2 002,5 $	2 035,2 $
Taxes	367,3 $	347,0 $	343,5 $	300,9 $	286,2 $

Conseil d'administration

au 31 décembre 1986

J.M. LeClair
C.C., M.D., LL.D., D.Sc.
Président du Conseil et
Chef de la direction
Westmount (Québec)
(2)

B. O'N. Gallery
Westmount (Québec)
(2) (3)
depuis le 1er avril 1986

M. Marchand
North Bay (Ontario)
(4)

R. Bégin
jusqu'au 17 février 1986

C.A. Fagan
jusqu'au 17 février 1986

D.G.A. McLean
jusqu'au 17 février 1986

F.D. Rosebrugh
jusqu'au 17 février 1986

Le Conseil tient à remercier, pour les excellents services qu'ils ont rendus à la Compagnie, ces quatre administrateurs dont le mandat a pris fin en 1986.

A.J. Bentley
Saskatoon (Saskatchewan)
(1) (4)
depuis le 23 avril 1986

J.S. Hinds, c.r.
Sudbury (Ontario)
(2) (3)

E.A. Mascoll
Toronto (Ontario)
(1) (4)

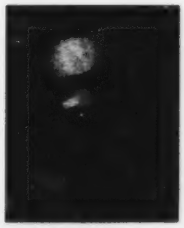
Remaniements importants
Le 1er janvier 1987

À la suite de la démission, à la fin de l'année, de M. J. Maurice LeClair à titre de Président du Conseil et Chef de la direction, MM. Brian O'N. Gallery et Ronald E. Lawless ont été respectivement nommés, le 1er janvier 1987, Président du Conseil intérimaire et Président-directeur général.

J. Brouwer
West Vancouver
(Colombie-Britannique)
(2)
depuis le 1er avril 1986

J. Johnson
Winnipeg (Manitoba)
(1) (3)

C.J. Stagg
Stephenville (Terre-Neuve)
(4)
depuis le 20 juin 1986



E. Demkiw
Végreville (Alberta)
(2) (3)

R.E. Lawless
Président et
Chef de l'exploitation
Beaconsfield (Québec)
(2)

G.T. Urquhart
Moncton (Nouveau-Brunswick)
(1)

(1) Membre du Comité de vérification
(2) Membre du Comité de rémunération
(3) Membre du Comité des investissements
(4) Membre du Comité des questions sociales

Chemins de fer nationaux du Canada

Haute direction
au 31 décembre 1986

J.M. LeClair
Président du Conseil et
Chef de la direction

R.E. Lawless
Président et Chef de l'exploitation

R. Boudreau, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques

D.H. Burstow
Président
Immeubles CN

D.C. Campbell
Président
Communications CN

F.D. Campbell
Vice-président
Région des Prairies

T. Cedraschi
Président-directeur général
Division Investissements CN

G.C. Church
Trésorier

P.A. Clarke
Vice-président
Région de l'Atlantique

A.E. Deegan
Vice-président de groupe

M.L. De Pellegrin
Président
CANAC International Inc.

B.E. Ducey
Vice-président
Affaires publiques et Publicité

J.H. Easton
Président et directeur général
TerraTransport

D.L. Fletcher
Premier vice-président
Exploitation

P.J. Foliot
Vice-président
Achats et Stocks

J. Horrocks
Vice-président
Finance et planification

C.J. Hudson
Président
CNM Inc.

J.R. Lagacé
Vice-président
Région du Saint-Laurent

G.W. Lange
Vice-président
Stratégie générale

J.P. Laroche
Vice-président
Personnel

G.L. Maas
Président
Grand Trunk Corporation

G. Maroulis
Vice-président
Vérification interne

Y.H. Masse
Premier vice-président
Planification financière et
administration

R.G. Messenger
Vice-président général

W.H. Morin
Premier vice-président
Marketing

D.S. Oberlander
Président
Hôtels CN Inc.

A.R. Pozniak
Vice-président
Systèmes d'information

H.J.G. Pye, c.r.
Vice-président et
Secrétaire général

J.H.D. Sturgess
Vice-président
Région des Grands-Lacs

S.D.H. Thomas
Contrôleur
Affaires générales

D.E. Todd
Vice-président
Communications générales

W.H. Waddell
Président
CN Exploration Inc.

R.A. Walker
Premier vice-président
Ouest canadien

Compagnies

Compagnies du Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada dont les comptes sont consolidés aux états financiers au 31 décembre 1986

Compagnies consolidées

Autoport Limitée

CANAC International Inc.

Canat Limited

Canaven Limitée

Central Vermont Railway, Inc.

CN Exploration Inc.

C.N. (France) S.A.

CNM Inc.

CN Transactions Inc.

Compagnie canadienne du chemin de fer du nord québécois

Compagnie de holding du Nord, Limitée

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Compagnie des messageries nationales du Canada

Compagnie des télégraphes nationaux du Canada

Compagnie du tunnel et du complexe ferroviaire Mont-Royal, Limitée

Compagnie nationale de correspondance du Canada, Limitée

Compagnie nationale de navigation du Canada, Limitée

Domestic Four Leasing Corporation

Domestic Three Leasing Corporation

Domestic Two Leasing Corporation

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Land Development Corporation

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

Grand Trunk Western Railroad Company

Hôtels CN Inc.

Hôtels nationaux du Canada (Moncton) Ltée

La Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean

La Compagnie du grand télégraphe du Nord-Ouest du Canada

La Tour CN Limitée

Le Chemin de Fer de Matane et du Golfe

Les transports nationaux du Canada, Limitée

Le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada

Norouestel Inc.

Télécommunications Terra Nova Inc.

The Minnesota and Manitoba Railroad Company

The Minnesota and Ontario Bridge Company

Transports Chapman Limitée

Transports Empire Limitée

Transports Royal Limitée

Entreprises en exploitation conjointe et participations

Aménagements du triage de l'Est Ltée

Canaprev Inc.

Chicago and Western Indiana Railroad Company

Compagnie de gestion de Matane Inc.

Compagnie de holding Fort Point Ltée

Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto

Compagnie du complexe ferroviaire de Shawinigan

Consortium d'investissements Dome Inc.*

Detroit River Tunnel Company

E I D Systèmes d'identification électroniques Ltée

Eurocanadian Shipholdings Limited

Halterm Limited

Holding industriel de Halifax Limitée

Lakespan Marine Inc.

Les marchés publics, Limitée

Railroad Association Insurance, Ltd.*

Sciences informatiques (Canada), Ltée

Seabase Limitée

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

Télésat Canada

The Belt Railway Company of Chicago

The Canada Southern Railway Company

Trailer Train Company

Transports côtiers Limitée

En outre, les biens des Chemins de fer du gouvernement canadien sont confiés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui les exploite comme partie du Réseau.

* Acquise en 1986

Commentaires de l'ancien Président du Conseil et Chef de la direction

Monsieur John Crosbie
Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

Je suis heureux de vous présenter, conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, le rapport annuel du Canadien National pour l'exercice clos le 31 décembre 1986.

Le Président du Conseil intérimaire,

Brian Gallery

L'exercice dont fait état le présent rapport annuel marque la fin de mes cinq années à la direction du Canadien National. J'ai été témoin aussi bien d'années de profits records que d'autres au cours desquelles les résultats financiers de la Compagnie se sont révélés très inférieurs à nos attentes.

Dans l'ensemble, mon mandat aura été caractérisé par la prise de conscience de changements radicaux nécessitant des décisions rapides. Nombre de ces décisions ont été difficiles à prendre, en particulier celles qui ont entraîné des pertes d'emploi. Mais elles ont été fondées sur la conviction qu'elles étaient indispensables aussi bien à la santé financière de la Compagnie qu'à sa réorientation actuelle et future.

Au cours de mon mandat, la Compagnie a été stimulée, dynamisée, elle a rencontré des défis et a donné son plein. Et je puis avouer, en toute bonne foi, qu'il en a été de même pour moi. Mon poste m'a fourni des possibilités que j'ai été très heureux de saisir. Je suis particulièrement fier d'avoir contribué à la mise sur pied du programme Emploi-jeunesse ainsi que d'une garderie pilote à Montréal, et d'avoir promu la présence des femmes à tous les niveaux hiérarchiques, y compris au sein du Conseil d'administration.

Le CN occupe une place importante dans la conscience nationale. Il est perçu de diverses façons, qui ne cadrent pas toujours avec son rôle de transporteur de marchandises. Nombreux sont ceux qui croient, en toute sincérité, que le CN a des obligations sociales et économiques qui transcendent ses activités de transporteur. Ainsi comptent-ils sur lui pour donner des emplois, aider la collectivité et user régulièrement de son pouvoir d'achat en bon philanthrope.

Le Canadien National ne peut être à la fois un instrument de la politique gouvernementale utilisé *à n'importe quel prix* et une société commerciale saine et rentable. Depuis la refonte de son capital en 1978, la dette de la Compagnie s'est accrue, passant à 3,5 milliards de dollars, ce qui crée un ratio d'endettement intolérable et un urgent besoin de réduire les coûts. La prudence a obligé le CN à plafonner sa dette à ce niveau. Une part importante de la dette est imputable à des obligations de service public pour lesquelles la compensation est insuffisante ou inexistante. Les revenus enregistrés en 1986 ne suffisent pas à payer le service de la dette. Il est donc évident que la Compagnie ne peut se permettre de continuer à assumer tous les coûts des services qu'elle fournit dans l'intérêt public.

Le rôle du CN est de procurer aux expéditeurs canadiens les services de transport les plus efficaces et aux meilleurs prix possible, pour leur permettre de concurrencer, au Canada et dans le monde, les fournisseurs étrangers. C'est une tâche qui en vaut la peine parce que les bénéfices que peuvent en tirer les expéditeurs retombent sur tous les Canadiens sous forme d'accroissement de l'activité économique et des investissements, et d'une amélioration du niveau de vie. Pour y réussir, le CN doit pouvoir réduire ses coûts.

En 1986, la privatisation du Canadien National et d'autres sociétés d'État a fait l'objet de discussions publiques fructueuses. Le résultat le plus probant de ces discussions est l'émergence d'un consensus selon lequel le CN doit être en bonne santé financière avant de pouvoir être offert au secteur privé. Principe qui a son corollaire : le CN doit être en bonne santé financière même s'il reste dans le secteur public. La rentabilité doit être son objectif premier, et il n'y a pas un moment à perdre pour le poursuivre.

J. Maurice LeClair

Avant de quitter cette grande entreprise qu'est le Canadien National, je tiens à exprimer ma gratitude la plus profonde aux membres de cette grande famille pour la collaboration et le dévouement dont ils ont fait preuve durant les années où j'ai eu l'honneur et le privilège d'être un des leurs. Puissent les années qui viennent voir la réalisation de leurs aspirations.

J. Maurice LeClair

Message du Président-directeur général

Ronald E. Lawless

Le Canadien National est une société en pleine transition, comme l'indiquent les résultats financiers de 1986. Le transport, qui constitue l'essentiel de nos activités, a connu une année particulièrement difficile. En 1984, nous avions enregistré des profits records ; en 1985, nous nous en sommes bien tirés. Que s'est-il donc passé ? Pourquoi cette période de transition ? Où s'en va la Compagnie ? Quand achèvera-t-elle sa mutation ?

Si les questions sont simples, les réponses, elles, sont liées à un environnement complexe en constante évolution. Cette situation a pour conséquence fondamentale que nous devons surveiller de très près chaque aspect de notre entreprise et y apporter des changements opportuns afin de lui donner une orientation et des objectifs appropriés.

Nous devons également être conscients des changements qui surviennent dans le monde. La croissance industrielle du Canada repose de plus en plus sur les services plutôt que sur les biens. De nombreux pays se disputent maintenant les marchés nord-américains, qui nous étaient acquis jusqu'à tout récemment.

Les ressources naturelles – charbon, bois, céréales – ne sont plus la clef de voûte de notre économie. Elles risquent d'être supplantées par de multiples produits, surtout du vrac, issus de l'industrialisation ou de la réindustrialisation et lancés sur un marché international aussi tumultueux qu'imprévisible.

Pareil phénomène perturbe les entreprises traditionnelles qui sont obligées de se décentraliser, de se spécialiser et de porter plus d'attention aux facteurs temps et services. Celles qui survivent se métamorphosent en exploitations radicalement différentes qui recourent à d'autres modes ou à des combinaisons de modes pour le transport de leurs marchandises. Le chemin de fer doit donc leur offrir un éventail de services particularisés.

La concurrence que doivent affronter nos clients n'épargne pas les transporteurs et elle est, pour d'importants segments du marché, intensifiée par la stagnation ou le déclin de la demande, d'où le décalage grandissant entre le prix des transports et les coûts à supporter.

Message du Président-directeur général

En 1986, le CN a transporté 18,1 % de plus de grain canadien qu'en 1985. Ci-dessus, un train-bloc d'un kilomètre et demi traverse l'étroit canyon de la Thompson, à destination de Vancouver.

Il est possible que les marchés se stabilisent, mais il ne faut guère y compter, du moins à court terme. Quoi qu'il en soit, ils ne reviendront jamais à ce qu'ils étaient au début des années 1980. Nous devons donc reconnaître la nouvelle réalité économique nationale ainsi que les sérieux effets que produira, à long terme, la loi nationale sur les transports, et notre réseau ferré doit en être le reflet.

Le CN s'efforce de devenir un chemin de fer caractérisé par trois qualités essentielles : compétitivité, rentabilité et concentration sur le marché. Aucune de ces qualités ne peut être dissociée des autres, car elles sont, en fait, interdépendantes, tout comme les stratégies qui doivent les appuyer.

Il faut que nos prix restent compétitifs ; notre survie en dépend. L'époque où les expéditeurs faisaient exclusivement appel au chemin de fer est révolue. La plupart d'entre eux choisissent maintenant avec soin parmi tous les services de

transport qu'on leur propose. Et les quelques expéditeurs dont le trafic ne peut être acheminé que par chemin de fer se voient garantir des tarifs équitables et non discriminatoires.

Le chemin de fer est une entreprise où prédomine le capital. Quelle que soit l'efficacité de sa gestion, il doit continuellement réinvestir pour subsister. Sans profits pour financer ses immobilisations, il devient vite inutilisable. Le chemin de fer profite à l'économie nationale, mais à quoi bon s'il ne peut subvenir à ses propres besoins.

Dans le contexte actuel, les profits doivent être réalisés par la réduction et le contrôle des coûts. Le CN a des milliers de kilomètres de voies peu utilisées et de nombreuses installations (de service, d'entretien et de réparation) sous-utilisées qui engloutissent des millions de dollars tous les mois en frais généraux ou fixes. Actuellement, le tiers du réseau génère à lui seul 90 pour cent des recettes.

Quand l'analyse démontre que le volume des activités ne justifie ni ne pourra justifier le maintien de certaines infrastructures, la raison et notre sens des responsabilités nous dictent d'en réduire l'importance et de rechercher d'autres services plus efficaces. De nombreuses localités seront touchées par ces mesures, mais en définitive elles bénéficieront, ainsi que le pays tout entier, d'un réseau de base plus fort, exploité au mieux de sa capacité.

La surcapacité des ateliers montre bien comment la technologie et le génie peuvent contribuer à réduire les coûts. Des locomotives plus puissantes, des wagons mieux conçus, de meilleurs détecteurs de pannes, un entretien préventif plus poussé ainsi qu'une foule d'appareils de communication automatisés ou informatisés ont considérablement réduit, ces dernières années, la charge de travail des ateliers principaux. L'innovation nous permet d'agir plus vite et mieux ; ses effets sur la productivité sont vitaux.

Le CN se transforme en un réseau réduit, plus actif, plus fort financièrement, et plus en rapport avec les marchés qu'il dessert et l'économie canadienne. Aujourd'hui, la demande de transports ferroviaires se résume, dans l'Est, à un gros volume de trafic acheminé sur un réseau de base et, dans l'Ouest, au transport d'importants volumes de vrac. Le CN étudie plus minutieusement que jamais les caractéristiques et les distinctions existant à l'intérieur de ce cadre général. Nous ferons des affaires là où nous répondrons aux besoins précis et souvent impérieux de nos clients, et plus encore là où nous aurons su prévoir ce type de besoins.

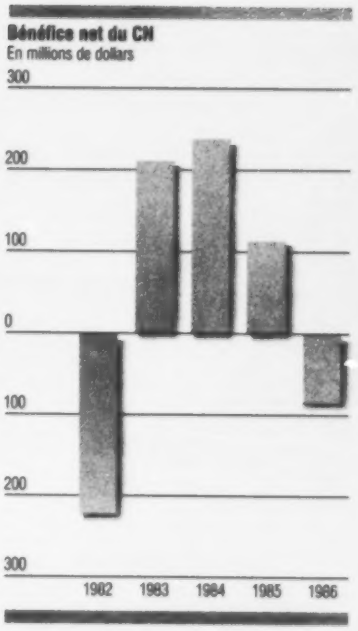
La Compagnie a beaucoup changé au cours des dernières années ; et pourtant, d'autres transformations doivent survenir, à un rythme plus rapide encore, et qui auront de plus grandes répercussions. Nous avons parlé de devenir une entreprise «dégraissée», axée sur la vitesse et la haute technologie, et nous avons fait beaucoup de progrès dans ce sens. Mais nous devons aussi manifester beaucoup plus de dynamisme sur le marché et trouver les moyens de régler plus vite conflits et incertitudes si nous voulons nous adapter aux transformations du monde des affaires.

CN Rail effectue, lui aussi, des transformations. En 1987, il réduira ses immobilisations et rationalisera ses coûts et son actif. En marketing, les démarches seront centrées sur les segments rentables et axées sur une approche globale visant les besoins de distribution des clients importants. Nous trouverons acheteurs pour les actifs à faible rendement et chercherons les occasions de partage d'installations avec d'autres transporteurs.

En 1986, le groupe des Entreprises a apporté au CN une contribution nette de plus de 30 millions de dollars en liquidités. Si les entités qui le composent forment un ensemble diversifié, chacune d'entre elles est exposée à des forces particulières du marché et, au cours de l'exercice, ces forces ont commandé la vente de CN Route. Toutes les activités des Entreprises devront servir à maximiser les profits pour soutenir le réseau de transport du CN.

Nous devons nous atteler à la tâche qui nous attend et, pour ce faire, nous comptons beaucoup sur la ressource la plus importante que nous ayons : le personnel. En 1986, nous avons considérablement réduit nos charges d'exploitation et cela en dépit du fait que la tâche devient chaque année plus difficile et qu'elle exige plus d'originalité et d'efforts soutenus.

Ce personnel a d'ailleurs joué un grand rôle dans les changements qui ont été effectués pour assurer la réussite à long terme de la Compagnie. Une réduction du coût de la main-d'oeuvre et une nouvelle réglementation du travail s'imposent si nous voulons que le CN soit compétitif, notamment sur le marché de l'intermodal. La Compagnie compte sur le professionnalisme et le dévouement de son personnel pour poursuivre ses objectifs.

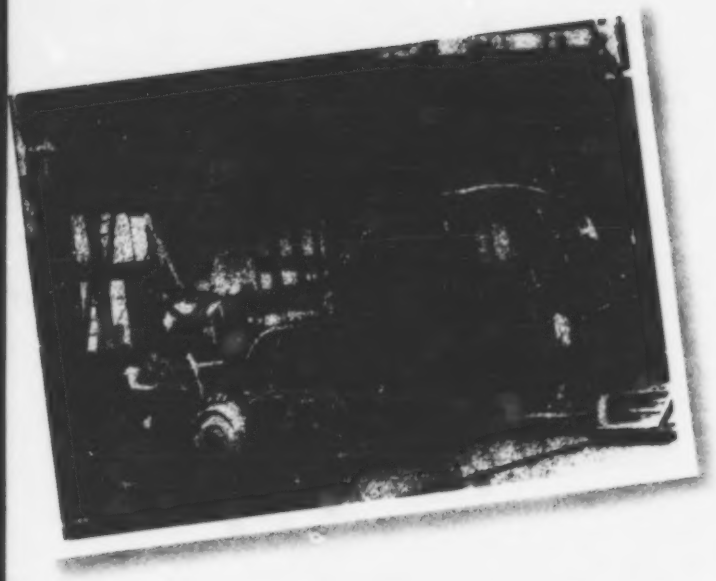


Aucune entreprise aussi importante et diversifiée que le CN ne peut se transformer du jour au lendemain. La transition est en cours depuis déjà un certain temps et elle se poursuivra encore un certain temps. Nos responsabilités vis-à-vis de notre actionnaire, de notre clientèle et de notre personnel nous obligent à prendre conseil, à envisager différentes options et suggestions, et à agir ouvertement et de façon délibérée. Toutefois, nous voulons nous diriger dès maintenant vers une réalité nouvelle plus appropriée.

La compréhension par le public de cette transformation nécessaire contribuera à en accélérer le processus. J'espère donc que le présent rapport annuel dresse un tableau précis de la situation actuelle du Canadien National et de ses buts immédiats. Nos objectifs sont fermes et leur atteinte, à notre portée.

R.E. Lawless

Ronald E. Lawless



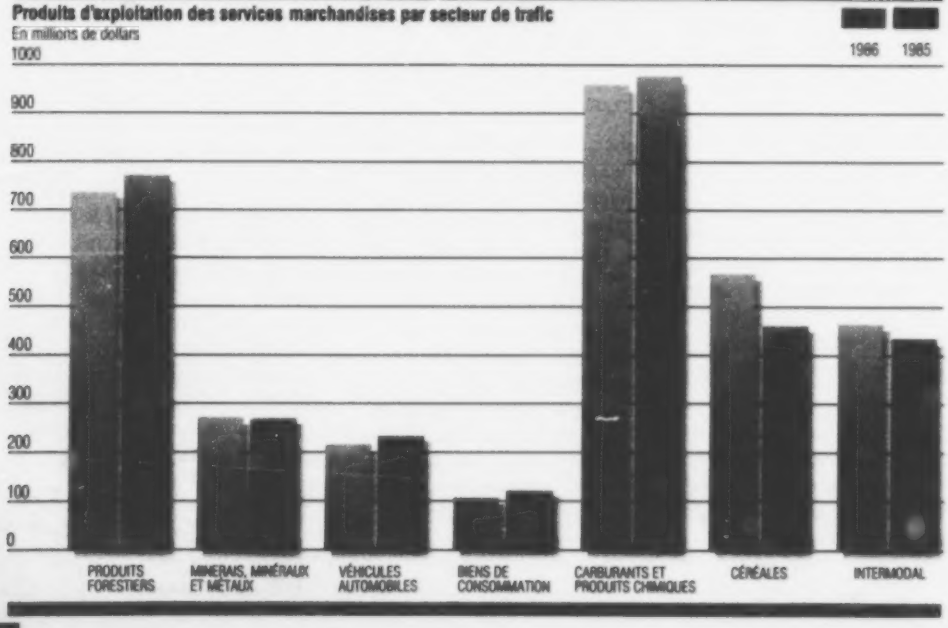
À l'apogée de l'ère de la vapeur, le CN révisait ses locomotives et ses wagons dans dix ateliers. Avec ses 45 000 km de voies, le CN est le plus vaste réseau d'Amérique du Nord, mais il n'utilise plus maintenant que trois ateliers principaux. L'un d'eux, celui de Moncton, va fermer ses portes. Comme 70 % du trafic provient de l'Ouest, on estime que la majeure partie des travaux doivent être centralisés aux ateliers de Transcona, près de Winnipeg. Ci-dessus, vue des ateliers de Pointe-Saint-Charles, à Montréal, dans les années 1860, quand on y construisait des locomotives pour le Grand Trunk Railway. À droite, les mêmes ateliers, aujourd'hui. On y remet à neuf les locomotives dieseis du CN et, à contrat, celles d'autres chemins de fer.

En 1986, CN Rail a réalisé des progrès importants sur les plans des services à la clientèle et de la productivité. Toutefois, ces progrès ont été neutralisés par les effets défavorables de tendances et de facteurs extérieurs (mentionnés plus haut). Si l'on ajoute à cela une augmentation substantielle des intérêts débiteurs attribuables aux immobilisations de CN Rail, il en résulte un apport négatif des activités ferroviaires aux résultats de la Compagnie, lequel vient aggraver les difficultés financières auxquelles elle est confrontée.

Pour l'avenir immédiat, les perspectives d'une amélioration sensible du bénéfice provenant aussi bien du secteur ferroviaire que de l'ensemble de la Compagnie ne sont guère réjouissantes. Le climat économique dans lequel évoluent les chemins de fer au pays est peu propice à la solution rapide de problèmes tels qu'une baisse, à l'échelle mondiale, de la demande de ressources canadiennes, une concurrence accrue sur les marchés internationaux, et des mesures protectionnistes touchant nos exportations de bois aux États-Unis. En outre, des charges élevées et une compensation financière insuffisante pour certaines obligations de service public ne font qu'augmenter ces difficultés.

Toutefois, à plus long terme, un certain optimisme peut se justifier, si l'on en juge par les réalisations de CN Rail en 1986. La hausse de la productivité et les améliorations de service ont été attribuables à l'utilisation de techniques très poussées, combinée à une rationalisation des installations et du matériel roulant et à des compressions d'effectifs. Nous poursuivrons dans cette voie en 1987 et pendant les années subséquentes, conformément aux principes de renouveau et de changement appliqués partout à CN Rail. Stimulé par les politiques nationales qui encouragent la mise sur pied de réseaux de distribution bon marché, CN Rail peut parvenir à la compétitivité et à la viabilité commerciale indispensables à l'atteinte aussi bien des objectifs du CN que de ceux, plus vastes, de tout le pays, auxquels le CN a toujours souscrit.

Produits d'exploitation des services marchandises par secteur de trafic



Transports céréaliers améliorés

En 1986, CN Rail a amélioré ses services de transport céréalier dans l'Ouest. L'application de techniques informatiques de pointe a permis de réaliser des gains sur le plan de l'efficacité – notamment une réduction du cycle de rotation des wagons. Il est incontestable que, face à la forte concurrence mondiale, un meilleur réseau céréalier ne peut que servir les intérêts du pays.

CN Rail continue à travailler en étroite collaboration avec le secteur céréalier et compte sur l'adoption de tarifs d'incitation, élément important dans la baisse des coûts de distribution, pour rendre le grain canadien plus compétitif dans le monde.

Chantale Corbeil, apprentie électricienne aux ateliers de Pointe-Saint-Charles, travaille sur l'appareillage électrique d'une locomotive.

Nouvelles dessertes ferroviaires

En 1986, le CN a instauré de nouvelles dessertes ferroviaires et en a amélioré plusieurs autres. Ces mesures ont abouti à des services de transport plus rapides et plus rentables.

De nouveaux trains porte-automobiles, entre Vancouver et Toronto/Montréal, et entre Sarnia et Montréal, ont renforcé notre compétitivité dans ce secteur.

Un nouveau service de transport de marchandises dangereuses entre Fort Saskatchewan/Scotford, Winnipeg et des localités situées à l'est de Winnipeg a permis de réduire de 35 heures environ le parcours à destination de Winnipeg et de l'Est.

En faisant passer par Toronto le trafic Moncton-Winnipeg pour tirer parti des meilleures installations de triage, le CN a fait profiter ses clients d'une réduction d'une journée dans la durée du transport. Grâce à des modifications semblables sur la liaison atlantique, la durée d'acheminement des conteneurs a été réduite de 15 heures pour Toronto-Halifax, et de 24 heures pour Montréal-Halifax.

Les Supertrains transcontinentaux du CN, ainsi que les trains Laser qui relient Montréal, Toronto et Chicago, ont continué à donner le ton en matière de service rapide et sûr. Les Supertrains ont enregistré, en 1986, un taux de ponctualité de plus de 90 %.

L'expansion du réseau ferré dans l'Ouest s'est poursuivie en 1986, bien qu'à un rythme plus lent qu'en 1985. Sur le tronçon Edmonton-Vancouver, on a terminé la construction d'un pont et le nivellement sur une section de voie double de 11 kilomètres. Cinq longues voies d'évitement ont été mises en service sur la ligne Nord de la Colombie-Britannique.

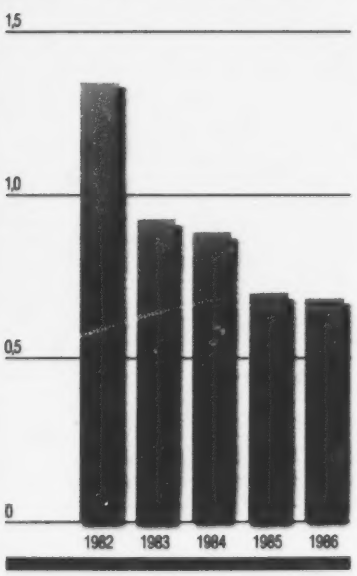
Dans les années 1940, le CN avait des chefs de gare-télégraphistes qui, 24 heures sur 24, transmettaient de l'information sur les trains entre les milliers de gares du pays. Ce sont maintenant des systèmes électroniques qui fournissent automatiquement l'information sur la position des trains à des régulateurs comme Mark Luten (ci-dessous), à Prince George (C.-B.), contrôlant chacun jusqu'à 750 km de voies.

Première place à la sécurité

Au CN, la sécurité a toujours constitué une priorité. Hormis la collision tragique entre un train de marchandises de CN Rail et un train de voyageurs de VIA Rail à Hinton, en Alberta, le dossier sécurité de CN Rail n'a pas cessé de s'améliorer. Le CN a su tirer profit des dernières techniques de détection automatique en voie, et a affecté près de 5 M$ à l'installation de détecteurs de boîtes chaudes et à la numérisation des détecteurs analogiques déjà en place. L'essai de prototypes destinés à détecter l'échauffement des roues en 15 points du réseau devrait contribuer à l'amélioration des systèmes de détection le long de la voie.

D'autres améliorations ont été apportées sur le plan de la sécurité de l'exploitation et de la commande et du contrôle des trains grâce au remplacement, sur le tronçon Toronto-Armstrong de la Région des Grands-Lacs, de la Commande centralisée de la circulation (CCC) par le Système de régulation automatique des trains. L'installation du système sera terminée en 1988 dans la Région des Grands-Lacs. CN Rail va également de l'avant en ce qui concerne les perfectionnements apportés dans le domaine de la circulation des trains, grâce notamment au Système de block manuel assisté par ordinateur (CAMBS) et au Système d'automatisation de la marche des trains (SAMT).

Ratio des accidents de trains (à déclarer au CTCF), au trafic en tonnes-milles brutes.



Opérations de marketing

Le CN a poursuivi en 1986 l'implantation de centres de distribution qui permettent de tirer le meilleur parti possible du rail et des autres modes de transport. La formule bien connue de Cargo-Flo a pris de l'expansion, tout comme certaines installations de distribution du papier journal. Ont également été mises en exploitation de nouvelles installations de distribution touchant les produits sidérurgiques, les automobiles et la pâte à papier.

À noter, en outre, l'amélioration des réseaux de distribution à l'usage des clients situés sur les lignes à faible densité de trafic, et l'établissement, à ce titre, d'une liaison intermodale pour le transport des pommes de terre depuis l'Île-du-Prince-Édouard jusqu'au centre du pays.

Soulignons une augmentation spectaculaire des produits d'exploitation tirés du trafic intermodal intérieur, entre le Centre et les Maritimes. Cette augmentation, d'environ 41 %, est attribuable à la mise en service de nouvelles remorques trois-essieux qui ont augmenté de près de 50 % la capacité de transport du CN. Les immobilisations, en ce qui concerne les nouvelles remorques et le nouveau matériel de manutention qu'elles exigent, témoignent de la volonté du CN d'assurer de bons services intermodaux dans l'Est.

CN Rail et Ontario Hydro ont conclu un nouvel accord de transport à long terme qui devrait contribuer à favoriser l'utilisation du charbon de l'Ouest en remplacement du charbon américain. En outre, la création de deux nouveaux trains-blocs permettra de réduire les coûts d'expédition outre-mer de la potasse de la Saskatchewan. Les installations terminales de Vancouver ont été élargies pour accueillir de plus longs trains-blocs de potasse (98 wagons au lieu de 85), réduisant ainsi les charges d'exploitation des installations ferroviaires et portuaires. Enfin, l'aménagement d'un nouveau réseau de distribution permet d'amener la potasse de la Saskatchewan à Thunder Bay, où elle est embarquée dans des cargos en partance pour l'Europe de l'Ouest. Le CN assure une prestation globale (transport ferroviaire, manutentions terminales, transport maritime), ce qui lui permet d'améliorer considérablement la position concurrentielle de la potasse de la Saskatchewan.

Le regroupement, en 1986, des activités dans un nombre plus restreint de localités se traduira par l'amélioration de tout un éventail de services à la clientèle. Des progrès ont été marqués dans tout le réseau de CN Rail, et particulièrement dans les Régions des Grands-Lacs et de l'Atlantique. Aux États-Unis, tous les services à la clientèle ont été centralisés à Chicago où les clients actuels ou éventuels peuvent les joindre sans frais à plusieurs numéros de téléphone.

Les démarches entreprises en matière d'expansion industrielle ont attiré 177 nouveaux clients vers des points desservis par CN Rail, ce qui représente des produits d'exploitation estimés à 101 M$. Un programme d'expansion commerciale reposant sur l'utilisation de vidéo-cassettes et de brochures a valu au CN un prix que lui a décerné le Financial Times pour sa remarquable réalisation. Ce programme, qui fait valoir les avantages de CN Rail en particulier et du Canada en général, visait le Canada, les États-Unis et l'Allemagne de l'Ouest. Il se poursuivra en 1987 et ciblera plus particulièrement les marchés japonais et coréen.

Des centres de distribution utilisant des véhicules routiers pour effectuer les livraisons locales permettent au CN de libérer rapidement ses wagons et de les affecter ailleurs. Ce centre de Toronto est consacré à la distribution des produits chimiques. Il en existe d'autres au Canada qui sont spécialisés dans la distribution du bois, du papier journal, des produits sidérurgiques, des automobiles ou de la pâte de bois.

La surveillance du réseau du CN nécessite l'établissement de calendriers d'entretien adaptés aux tonnages de certaines lignes. La machine assume une grosse part des lourdes tâches à exécuter, dont le dressage de la voie. Ci-dessus, en 1940, un contremaître inspecte un tronçon de voie. Aujourd'hui les voitures TEST parcourent régulièrement toutes les voies. Elles circulent à la vitesse des trains et fournissent instantanément des informations sur le dressage ainsi que sur d'autres caractéristiques de la voie.

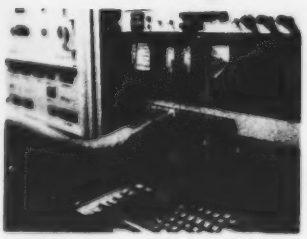
Autres services

Au service Achats et Stocks les dépenses ont baissé de plus de 230 M$ (de 1 315 M$ qu'elles étaient en 1985), en raison d'une diminution de la demande, du fléchissement du prix des carburants et d'une réduction des stocks. On a commencé le regroupement en deux centres des cinq centres de gestion. L'effectif total a été réduit de 6,5 %, et les postes non syndiqués, cadres compris, ont été réduits de plus de 10 %.

Au service du Matériel roulant, l'année s'est déroulée sous le signe de la réduction, conformément aux recommandations d'études portant sur les ateliers principaux, les ateliers secondaires et les installations connexes. Le personnel administratif a été réduit de 10 % et le nombre d'employés syndiqués, de 1 450. En ce qui concerne l'achat de matériel, notons : 4 prototypes de locomotives General Motors SD60, dotés d'ordinateurs servant à contrôler les performances et à signaler les ennuis techniques ; 494 wagons-trémies couverts usagés, loués pour une période de dix ans ; et 100 wagons plats à longrine centrale surélevée.

Le service de l'ingénierie a procédé, au cours de 1986, à la pose prévue de câbles optiques dans l'Est et dans l'Ouest. La fibre optique, qui transmet les données au moyen d'ondes lumineuses (et non de l'électricité) et qui finira par remplacer complètement les circuits loués par CN Rail, permet d'améliorer la qualité, la sécurité et la fiabilité des opérations de régulation, de signalisation et de télétraitement. L'Ingénierie a également mis en service deux voitures de contrôle géométrique de la voie, appelées TEST, qui font appel à des techniques informatiques modernes de mesure et de traitement des données.

Les Systèmes d'information, responsables de l'informatique appliquée à CN Rail, ont réduit leurs dépenses pour la quatrième année de suite, tout en traitant une charge de travail plus volumineuse que jamais. La réduction de l'effectif, surtout par l'attrition ou à la suite de prises de retraite anticipée ou de départs assortis d'une retraite différée, a grandement contribué à cette baisse. Les Systèmes d'information ont continué de contribuer aux produits d'exploitation de la Compagnie en fournissant, entre autres, de l'aide technique et des services de formation à des sociétés canadiennes et



étrangères par l'intermédiaire de CANAC International.

Le service de la Police du CN a amélioré sensiblement sa productivité grâce à l'établissement d'un service de sécurité constitué d'agents et d'agentes formés, supervisés et assistés par son propre personnel, moyennant un coût très réduit. Un contrat de trois ans prévoyant des services policiers a été négocié avec Marine Atlantique Inc.

Les Services médicaux et de santé ont examiné, à la demande du ministre des Transports, tous les membres des équipes de trains, après les sérieux accidents ferroviaires survenus à Hinton (Alberta) et à Bernières (Québec). Tous les examens ont été effectués en trois mois. Des tests de dépistage de drogue et d'alcool ont été intégrés à l'examen médical d'aptitude pour les candidats et candidates aux postes de serre-frein et d'agent de triage.

Dans les années 1950, presque toutes les 2 700 locomotives du CN fonctionnaient encore à la vapeur. Elles nécessitaient des révisions fréquentes, effectuées dans 216 centres répartis sur tout le Réseau, dont on voit ici le plus important, celui du triage Turcot à Montréal. Les diesels-électriques ne nécessitent pas autant de réparations. Le CN assure maintenant l'entretien courant de son parc de 1 845 locomotives dans dix centres semblables à celui de Port Mann (C.-B.) qu'on voit ci-dessous.

Services voyageurs

Les transferts d'installations, d'activités et de personnel de CN Rail à VIA Rail se sont faits conformément aux calendriers établis. La gare de Winnipeg a été vendue en octobre à VIA Rail, qui donne maintenant en location à CN Rail les locaux dont il a besoin pour sa direction régionale. Les négociations relatives à la cession, à VIA Rail, de la gare Union d'Ottawa ont été entamées, et la vente sera vraisemblablement conclue en 1987.

On a également entamé avec la Fraternité des ingénieurs de locomotive et les Travailleurs unis des transports les négociations préalables au transfert, de CN Rail à VIA Rail, des équipes de trains et de conduite affectées aux services voyageurs. On pense réaliser ces transferts en 1987.

Le projet de loi qui propose des changements sur les aspects financiers et autres des relations entre CN Rail et VIA Rail – la Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs – devrait être déposé devant le Parlement en 1987. Ce projet de loi suggère une réduction des paiements versés à CN Rail contre la fourniture de services. Entre-temps, les recettes que CN Rail perçoit de VIA Rail seront réduites en vertu des accords existants sur l'exploitation et les mesures incitatives. De l'avis de CN Rail, la compensation des services fournis à VIA Rail est maintenant insuffisante du point de vue commercial, et cette insuffisance s'ajoute aux obligations de service public déjà imposées au CN.

Le CN inaugurait ses services ferroutiers en 1952. Les remorques d'aujourd'hui sont deux fois plus longues, tout comme les wagons plats qui les portent. Les livraisons sont devenues sensiblement plus rapides grâce aux Supertrains dont le taux de ponctualité est de l'ordre de 90 %. Ici, une semi-remorque d'un type tout récent est hissée sur un wagon surbaissé au terminal intermodal de Brampton.

Grand Trunk Corporation

La Grand Trunk Corporation (GTC) est la société de portefeuille chargée des propriétés ferroviaires du CN aux États-Unis comprenant la Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP), et le Central Vermont Railway Inc. (CV). En 1986, la GTC a intensifié ses programmes d'amélioration de la productivité et de réduction des frais de main-d'oeuvre, dans le but d'atteindre la compétitivité nécessaire pour conserver et augmenter sa part du trafic sur le territoire américain. Les produits d'exploitation ont diminué de 5,5 % en 1986, en raison surtout de la baisse du trafic des véhicules automobiles acheminé par la GTW.

La GTC a participé à l'opposition conduisant au rejet du projet de loi qui aurait permis au Norfolk Southern d'acquérir le réseau Conrail, propriété du gouvernement américain. La fusion aurait créé un «mégaréseau» qui aurait considérablement désavantagé, sur le plan concurrentiel, la GTC et d'autres réseaux américains.

Pour sa part, la GTW a gagné certaines causes antitrust contre Conrail qui avait essayé, unilatéralement, de fermer certains parcours parallèles. L'action intentée par la GTW a donné lieu à un règlement à l'amiable qui a rétabli la concurrence sur ces parcours.

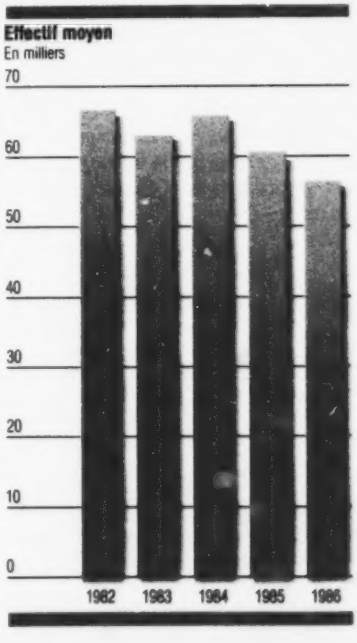
Enfin, la GTW a centralisé à Pontiac (Michigan) les activités de commande et de contrôle de la circulation autrefois réparties entre deux divisions. La DWP a amélioré son exploitation grâce à une entente avec trois autres réseaux portant sur la circulation des locomotives et des fourgons de queue, sans arrêts de relève. Le CV, en collaboration avec le CN, a élaboré, pour General Motors, les plans d'un terminal automobile situé dans l'ouest du Massachusetts.

TerraTransport

TerraTransport, qui gère les services d'autocars et de transports marchandises ferroviaires et routiers à Terre-Neuve, a enregistré une baisse de 5 % des tonnages transportés en 1986, due surtout à une décision de la Commission canadienne des transports de relever les tarifs applicables au trafic conteneurisé, décision qui a surtout favorisé les concurrents.

L'avenir du chemin de fer à Terre-Neuve est à l'étude depuis quelques années, mais en juin 1986, le gouvernement fédéral a décidé qu'il devait être maintenu au moins jusqu'en 1990 et qu'il serait subventionné, en partie, au long de cette période de quatre ans.

Toutefois la décision fédérale ne prévoyait le versement d'aucune indemnité pour l'inévitable déficit d'exploitation. Encore une fois, la Compagnie se voit imposer une obligation de service public sans recevoir, en contrepartie, de compensation financière adéquate. Le CN poursuivra ses efforts pour régler cette question auprès des pouvoirs publics.



Fin 1986, le CN était autorisé à abandonner une ligne secondaire. Trois autres projets d'abandon sont actuellement à l'étude, les demandes y afférentes devant être déposées en 1987. La Compagnie a demandé en 1986 l'autorisation de mettre fin aux services de trains voyageurs qui subsistent à Terre-Neuve, et elle prévoit une réponse favorable.

L'objectif de TerraTransport pour les trois prochaines années est d'agrandir sa part du marché et de réduire son déficit grâce au contrôle des charges, à l'amélioration de la productivité et à la rationalisation des installations.

Personnel

La compression des effectifs est toujours inquiétante pour le personnel. C'est pourquoi le CN a instauré, en 1986, des politiques et des programmes destinés à maintenir le moral des employés et à les motiver davantage.

Ces programmes sont fondés sur des concepts modernes de gestion salariale stratégique et de rémunération selon le rendement. Ils s'appuient sur une étude des compétences des employés, qui vise à les apparier aux exigences des postes disponibles dans l'entreprise. Combinée à d'autres méthodes modernes de recherche et de sélection, cette étude contribuera à assurer l'équité et l'efficacité en matière d'emploi, d'avancement et de rémunération. Elle permettra également de replacer adéquatement au CN les titulaires de postes devenus excédentaires.

Les perfectionnements apportés à la rémunération des cadres ont pour but d'offrir des taux de salaire compétitifs, fondés sur la valeur du poste, et de permettre aux titulaires d'obtenir un salaire correspondant à leur rendement.

Des dispositions visant à relier plus directement la rémunération à la planification stratégique du CN ont été prises. Il s'agit en l'occurrence d'un contrôle plus suivi de la charge salariale, ainsi que d'une formule globale de rémunération, en espèces ou en avantages. L'objectif est de mettre le CN dans une meilleure situation pour attirer, retenir et récompenser ses cadres présents et futurs.

Les prestations destinées à quelque 27 000 bénéficiaires ayant pris leur retraite avant 1977 (ou à leurs ayants droit) ont été relevées de 3,6 % en moyenne. Des relèvements semblables effectués chaque année depuis 1971 en faveur des retraités ou de leurs ayants droit ont coûté au CN un total de 391,7 M$.

En 1986, 346,9 M$ ont été versés à 49 772 retraités ou ayants droit. On compte maintenant environ neuf retraités ou ayants droit pour dix employés actifs.

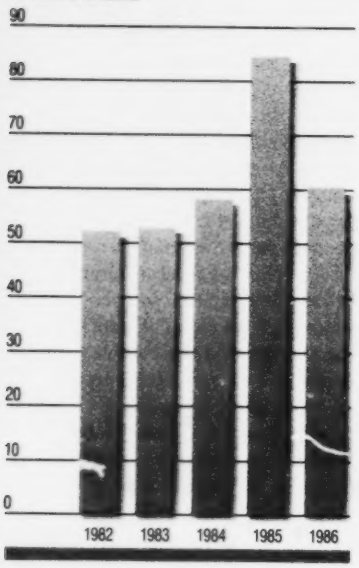
En octobre 1986 ont été entamées les négociations avec les syndicats dont la convention collective expirait à la fin de l'année. Les conditions de concurrence qui prévalent dans l'industrie des transports influeront sur la teneur des contrats, tant du point de vue syndical que patronal. L'obligation de réduire nos charges globales d'exploitation, dont la main-d'oeuvre constitue la plus grande part, nécessite plus de souplesse sur le plan des relations du travail si CN Rail doit répondre efficacement aux exigences du marché.

Les employés touchés par la vente de CN Route et par la réduction de la charge de travail dans les ateliers de Moncton bénéficieront de la négociation d'ententes spéciales d'assistance au personnel, visant à minimiser les effets préjudiciables et à maximiser les possibilités de maintien d'emplois.

L'équité en matière d'emploi a continué d'être au premier rang des préoccupations du CN en 1986. Parmi les recrues de l'année, 36 % étaient des femmes, et le pourcentage de celles-ci au sein de l'effectif atteint maintenant 9,6 % (8,7 % en 1985). Pour donner suite aux lois fédérales sur l'équité dans l'emploi et à la politique énoncée par le Conseil du Trésor en 1986, le CN a recensé durant l'année l'ensemble de son personnel. Les résultats constituent pour la Direction une base de données et un outil excellents qui permettront à l'équité de devenir monnaie courante dans l'embauche et l'avancement des femmes et des membres de groupes minoritaires.

En 1986, le CN a ouvert à son siège social, à Montréal, une garderie autofinancée pouvant accueillir une soixantaine d'enfants. En outre, des bourses de 600 $ ont été accordées à 51 femmes inscrites à des cours techniques donnant accès à des emplois manuels, et cinq femmes ont obtenu un congé payé pour poursuivre leurs études universitaires.

Bénéfice net des Entreprises
En millions de dollars



Le groupe des Entreprises a enregistré, en 1986, des résultats financiers satisfaisants.

Les Hôtels CN, les Immeubles CN et CANAC International ont sensiblement amélioré leurs résultats nets. Toutefois, la chute des prix mondiaux du pétrole a eu de dures répercussions sur CN Exploration. Quant aux Communications CN, elles ont enregistré une baisse de leur bénéfice net due surtout à la concurrence de nouveaux produits sur le marché du télex.

Cependant, le groupe a réalisé, en 1986, un profit de quelque 60 M$, qui se traduit par un rendement de l'avoir de 14 %. Mieux encore, en cette période de difficultés financières pour le CN, le groupe a été en mesure d'apporter à ce dernier une contribution nette de plus de 30 M$ en liquidités.

La vente de CN Route a été négociée en 1986. Du point de vue strictement commercial, la suppression d'une source de pertes importantes et constantes était nécessaire et justifiée. Par ailleurs, éliminer un secteur d'activités qui a employé des dizaines de milliers d'hommes et de femmes pendant une cinquantaine d'années n'est pas une tâche agréable. Toutefois, par ses efforts, le CN est parvenu à ce que soit maintenu l'emploi de la plupart des salariés de cette ancienne division, ce qui témoigne du grand souci qu'il porte à son personnel. Malgré les circonstances difficiles, les responsables de CN Route ont veillé au bon déroulement de la transition.

Communications CN

En 1986, toutes les entités commerciales des Communications CN ont fait des bénéfices. Toutefois, la concurrence accrue dans le secteur des télécommunications s'est conjuguée à une restructuration en profondeur (le transfert à CN Rail de l'exploitation des lignes de transmission) pour provoquer une baisse du bénéfice global.

CANAC Telecom, entreprise commune aux Communications CN et à CANAC International, a sensiblement contribué aux produits d'exploitation en s'associant au consortium CANAC/Microtel qui, aux termes d'un contrat de 268 M$, doit fournir des services de télécommunications au Système d'alerte du Nord, sur la côte arctique du Canada. CANAC Telecom est une jeune société prometteuse qui vend dans le monde ses services de conseils en télécommunications et d'intégration de systèmes en alliant l'expérience en marketing de CANAC International aux connaissances techniques des Communications CN.

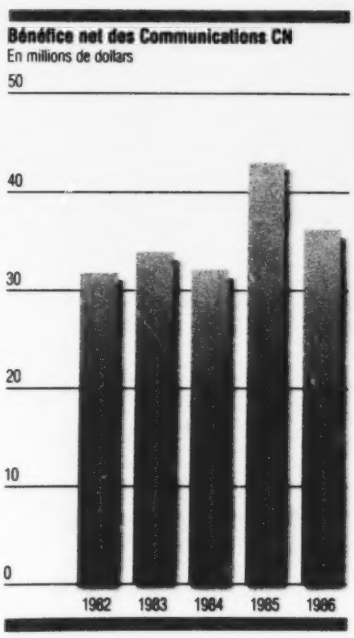
Les profits des Télécommunications CNCP sont restés assez élevés malgré une année de concurrence intense. L'existence de services concurrents a influencé le marché du télex et les revenus correspondants. CNCP veut actuellement récupérer le marché perdu et développer ses activités dans d'autres secteurs.

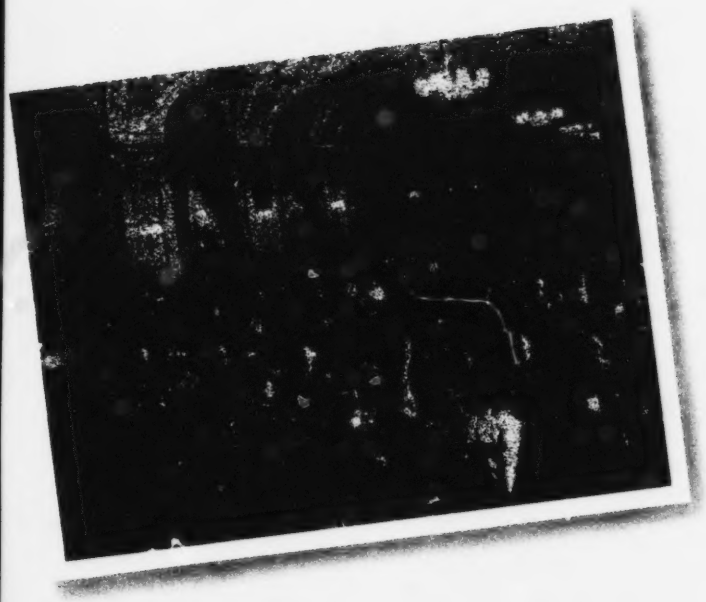
Dans les années 1950, les nouvelles nous parvenaient de loin grâce au télégraphe. En ville, le télégramme était généralement livré par un jeune messager (ici, Sherwood Moore, à Toronto). De nos jours, le télégraphe, le télex, les fibres optiques et les ondes hertziennes s'allient aux satellites pour acheminer les messages commerciaux de tout le pays à la vitesse de la lumière. Le central de Toronto contrôle tout le réseau des Télécommunications CNCP. Ci-dessous, Cavie-Ann DeCordova, commise à la base de données, utilise le logiciel CLOC pour repérer et résoudre les difficultés éprouvées par la clientèle.

Les Télécommunications Terra Nova, qui desservent l'essentiel de Terre-Neuve et du Labrador, ont amélioré leurs services et augmenté leurs profits, maintenant une longue tradition d'expansion dans une région difficile. Pour fournir à cette région les installations les plus modernes, la société a implanté son premier réseau de câbles optiques et ajouté cinq centraux numériques à son réseau téléphonique.

Norouestel, qui assure des services téléphoniques et de télécommunications dans le nord de la Colombie-Britannique, au Yukon et dans les régions occidentales des Territoires du Nord-Ouest, a vu ses profits augmenter malgré des difficultés financières attribuables au départ de compagnies d'exploration gazière et pétrolière installées sur la mer de Beaufort. Norouestel dispose maintenant d'un des systèmes de commutation les plus modernes du monde. Ses abonnés, y compris ceux des petits villages de la côte arctique, peuvent faire des appels interurbains sans l'aide des téléphonistes.

Les Systèmes de terminaux de télécommunications, qui vendent, installent et entretiennent des standards privés et des terminaux devant être reliés au réseau de téléphone public, ont continué à subir des pertes en dépit d'une augmentation de 13,4 % de leurs produits d'exploitation, réalisée au sein d'un marché hautement concurrentiel.





Hôtels CN

Les Hôtels CN ont amélioré leur situation financière par rapport à 1985, et ont presque atteint le seuil de rentabilité.

Parmi les mesures prises en 1986 pour améliorer la position de la chaîne sur le marché, citons :

• La décentralisation des activités vers les régions.

• Une commercialisation active de l'expérience acquise en gestion d'hôtels et de centres de villégiature, qui a permis de passer un contrat de franchise avec le Citadel Inn, à Halifax, et un contrat de gérance concernant Mont-Sainte-Marie, lieu de villégiature dans la Gatineau, près d'Ottawa.

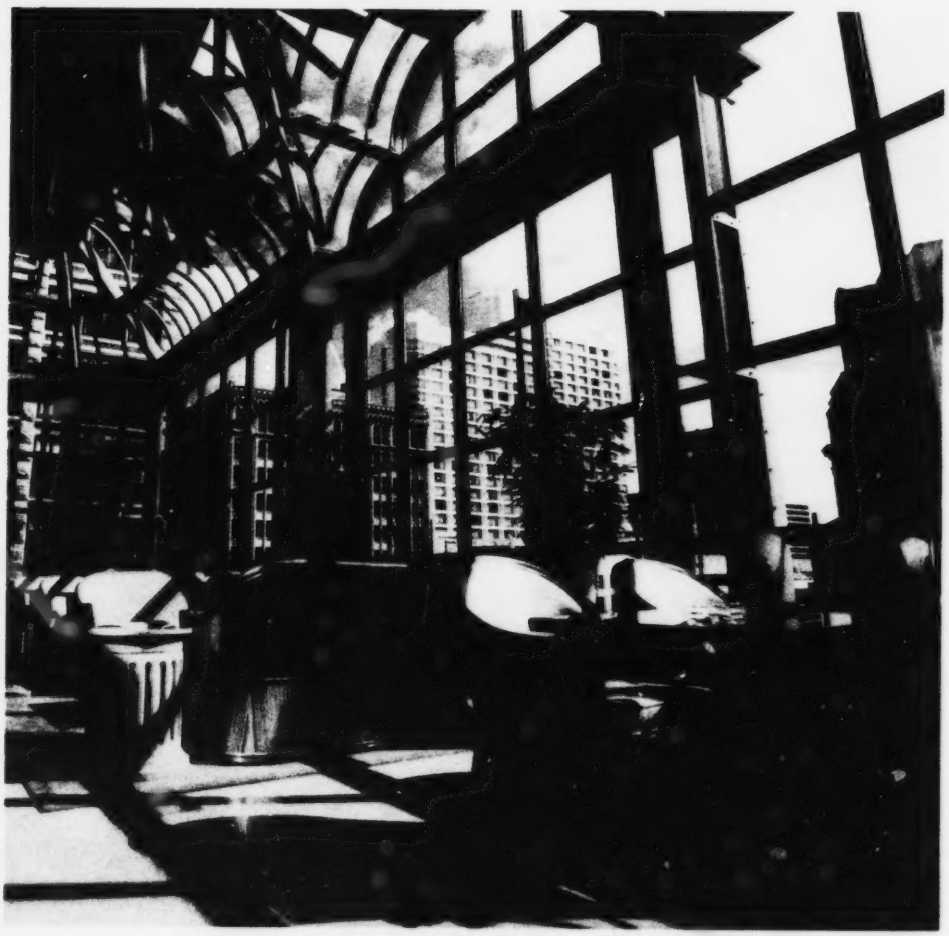
• D'importantes rénovations apportées aux chambres et aux salons de l'hôtel Vancouver et du Château Laurier, ainsi que certains aménagements et l'ouverture d'un nouveau restaurant, «Le Montréalais», au Reine Elizabeth, à Montréal.

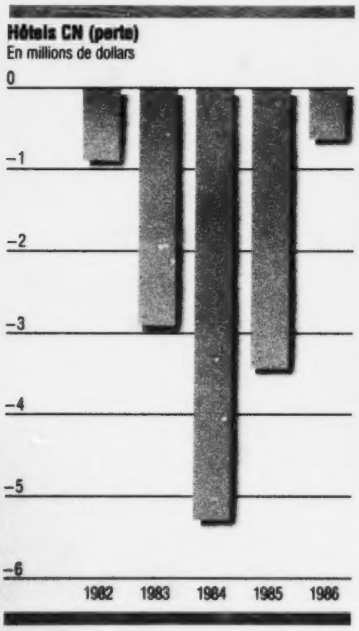
• La mise sur pied d'un programme maison de formation permanente pour tout le personnel de la chaîne.

• La création d'une vice-présidence des ventes, et une nouvelle répartition régionale du personnel commercial.

•Une vaste campagne publicitaire visant à sensibiliser le public à l'image et aux produits des Hôtels CN.

Dès son inauguration en 1912, le Château Laurier est devenu *le* lieu où se déroulaient les grandes manifestations sociales et politiques de la capitale fédérale. Le Tout-Ottawa s'y trouvait réuni pour ce banquet en 1933. Pour se mettre au diapason des années 1980, le Château se soumet à un programme complet de rénovation. On aperçoit, à droite, le nouveau restaurant-bar «Zoé».





CN Exploration

La production pétrolière des propriétés du CN situées en Saskatchewan a continué de constituer la principale activité de CN Exploration en 1986. La baisse des prix du pétrole a eu des effets négatifs, mais la société a réussi à réaliser un modeste profit en fin d'exercice. La baisse des prix du pétrole est la cause principale de la chute des produits d'exploitation bruts, passés de 56,7 M$ en 1985 à 33,9 M$ en 1986.

Au cours de l'année, CN Exploration a foré 129 puits de pétrole et produit 1,4 million de barils. La chute des prix ayant amené une diminution des activités de forage, la production s'est révélée légèrement inférieure aux prévisions, mais malgré tout supérieure d'environ 12 % à celle de 1985.

Les charges d'exploitation ont monté d'environ 9 % par rapport à 1985, en raison surtout de l'inflation et d'une augmentation de 24 % du nombre de puits exploités.

Immeubles CN

Les Immeubles CN mettent en valeur et gèrent les biens immobiliers du CN. En 1986, ils ont enregistré un bénéfice pour la sixième année de suite, s'établissant à 19 M$.

L'Ontario Municipal Board a approuvé des plans d'aménagement des terrains du CN à Toronto. Par ailleurs, le CN a passé un contrat de location avec la Stadium Corporation of Ontario, laquelle construira et gérera le nouveau stade couvert, au sud-ouest de la Tour CN.

Les travaux de construction du centre municipal (8 200 m²) de Waterloo, en Ontario, ont débuté et devraient être achevés à l'été de 1987. Les bureaux de la Ville occuperont presque la moitié des locaux aménagés.

La construction de l'immeuble à bureaux sis à l'angle des rues Howe et Smithe, à Vancouver, est pratiquement terminée, et 60 % des locaux y sont déjà loués.

Une entente est intervenue avec les trois paliers de gouvernement pour permettre la mise en valeur des propriétés du triage de l'Est à Winnipeg. Elle prévoit le déplacement des activités ferroviaires en vue de l'aménagement de 24 hectares de terrains en un parc, un secteur thématique et des unités domiciliaires. Les Immeubles CN recevront d'autres propriétés en échange et conserveront 7 hectares à des fins commerciales.

La rénovation de l'immeuble du 1060, rue University, à Montréal, est presque terminée. Le CN en occupera tous les locaux dès le printemps 1987.

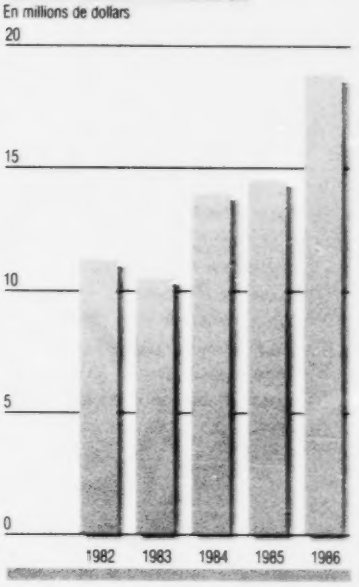
CANAC International

La nouvelle dénomination de CANAC Consultants Limitée, devenue CANAC International Inc., a été approuvée par le conseil d'administration de cette société en 1986. Cette nouvelle appellation correspond mieux à la vocation mondiale de l'entreprise qui est de faire valoir dans le monde la technologie et l'expertise offertes par tous les secteurs du CN. En 1986, CANAC a exercé ses activités au Canada et dans quinze pays étrangers, proposant ses services dans les domaines de la consultation et de la construction, et d'autres services s'appuyant sur la technologie ferroviaire, et elle a étendu ses activités aux secteurs des communications, de l'informatisation, de la gestion et de la formation technique. Le chiffre de ventes, de plus de 16 M$, a doublé par rapport à 1985.

Parmi les projets en cours figurent un contrat de deux ans portant sur la création d'une ligne de chemin de fer au Brésil, d'importants contrats de gestion et d'aide technique signés avec la Guinée et la Côte-d'Ivoire, un projet pilote d'informatisation des Chemins de fer chinois, des études de nature technique et de gestion pour les Chemins de fer chiliens, une étude conjointe des chemins de fer de la Côte-Nord du Québec et la gestion du projet de vente, aux Chemins de fer suédois, d'un simulateur de conduite de locomotive.

L'informatisation des Chemins de fer indiens, commencée en 1985, a respecté le calendrier fixé pour 1986. Enfin, CANAC a engagé ou poursuivi des démarches relativement à divers projets en Europe, en Afrique, au Proche-Orient et en Extrême-Orient.

Bénéfice net des Immeubles CN
En millions de dollars



Règlement sur les conflits d'intérêts à l'intention du personnel en service et de celui qui quitte la Compagnie

Un nouveau Code régissant la conduite des fonctionnaires en ce qui concerne les conflits d'intérêts et l'attitude du personnel en poste et de celui dont le service prend fin est entré en vigueur le 1er janvier 1986. Les sociétés d'État ont alors été priées d'établir un règlement semblable, conforme à l'esprit du Code ainsi qu'à leurs objectifs et mandats particuliers. C'est pourquoi la Compagnie a élaboré un règlement qu'elle a adopté le 1er décembre 1986 à titre de nouvelle ligne de conduite, et qu'elle publie ici, conformément à l'article 66 des directives du gouvernement relatives au personnel des sociétés d'État.

Application

Le personnel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de ses filiales à cent pour cent (au sens où l'entend la Loi sur l'administration financière) est assujetti aux dispositions du présent règlement.

Principes

Tout employé, femme ou homme, doit se conformer aux principes suivants :

a) L'employé doit s'acquitter de ses responsabilités professionnelles et traiter ses affaires personnelles de manière que soit maintenue et renforcée la confiance publique en l'intégrité, l'objectivité et l'impartialité du CN et de son personnel.

b) L'employé doit se comporter de telle sorte que ses activités puissent supporter, le cas échéant, l'examen public le plus minutieux, et de manière à éviter jusqu'à toute apparence de conflit d'intérêts. Il ne lui suffit pas, pour s'acquitter pleinement de cette obligation, de se conformer à la loi.

c) L'employé ne doit pas détenir d'intérêts privés sur lesquels des mesures prises par le CN et auxquelles il aurait participé puissent avoir une incidence particulière ou importante.

d) En entrant au service du CN et tant qu'il y reste, l'employé doit traiter ses affaires personnelles de manière à empêcher tout conflit d'intérêts réel, possible ou apparent ; toutefois si un tel conflit se produit entre les intérêts personnels de l'employé et ses responsabilités professionnelles, le conflit doit être obligatoirement résolu en faveur du CN et de l'intérêt public.

e) L'employé ne doit ni solliciter ni accepter la cession d'avantages matériels si ce n'est des cadeaux de peu d'importance, l'hospitalité habituelle ou d'autres avantages de valeur symbolique, à moins que ces avantages matériels ne lui soient cédés conformément à un contrat en bonne et due forme ou à des droits de propriété dont il peut se prévaloir.

f) L'employé ne doit pas dépasser les limites de son rôle professionnel officiel pour aider une organisation privée ou des particuliers faisant affaire avec le CN à obtenir un traitement de faveur.

g) L'employé ne doit pas tirer profit, en connaissance de cause, de l'information obtenue dans l'exercice de ses fonctions si cette information n'est pas accessible au public.

h) L'employé ne doit pas se servir ni permettre l'usage, direct ou indirect, de biens du CN de quelque type que ce soit, y compris les biens que le CN prend en location, si ce n'est pour exercer des activités officiellement approuvées.

i) L'employé ne doit pas se comporter, après avoir quitté le CN, de manière à tirer profit de ses années de service au CN, ni en prendre avantage pour permettre à d'autres personnes de bénéficier d'un traitement de faveur.

Méthodes prescrites

a) Pour respecter le règlement sur les conflits d'intérêts, le personnel doit suivre les méthodes ci-après :

i) Éviter toute participation, activité ou situation, ou mettre fin à toute participation, activité ou situation susceptibles de placer l'employé dans un conflit d'intérêts réel, possible ou apparent par rapport à ses responsabilités professionnelles.

ii) Signer sans retard une déclaration confidentielle à remettre à un cadre désigné du CN, relativement à la possession d'un bien, à la réception d'un présent, de l'hospitalité ou de tout autre avantage ou à la participation à un emploi ou à une activité extérieurs, lorsque ces types de possession, de réception ou de participation sont susceptibles de constituer un conflit d'intérêts réel, possible ou apparent. Le cadre désigné du CN doit garantir la confidentialité de la déclaration.

iii) Se défaire, par vente de pleine concurrence ou par placement en fidéicommis, des biens dont la possession par l'employé constituerait un conflit d'intérêts réel ou possible par rapport à ses responsabilités professionnelles. La nécessité de procéder ainsi doit être déterminée en fonction desdites responsabilités de l'employé. Par exemple, plus étendues sont ces responsabilités, plus importante est la cession exigée et, inversement, plus restreinte est la spécialisation de ces responsabilités, plus réduite est la cession exigée.

b) Détermination de la méthode appropriée à suivre

Quand il existe un doute à propos de la méthode qu'il convient de suivre pour permettre à l'employé de respecter le règlement, le cadre désigné du CN doit en déterminer une qui soit appropriée ; ce faisant, il essaie d'en arriver à une entente avec l'employé en cause, en prenant en considération les facteurs suivants :

i) les responsabilités spécifiques de l'employé,

ii) la valeur et le type des biens et des intérêts en cause, et

iii) le coût réel entraîné par la cession des biens et des intérêts en cause, comparativement aux conflits d'intérêts possibles que représentent ces biens ou intérêts.

c) Interdiction de vendre pour contourner le règlement

L'employé ne doit pas vendre ou céder ses biens à des membres de sa famille ou à d'autres personnes dans le but d'éviter de suivre les méthodes, ci-dessus exposées, visant à faire respecter le règlement sur les conflits d'intérêts.

Revue financière de l'exercice

Résultats d'exploitation

En 1986, la perte nette du Réseau s'est chiffrée à 86,3 M$, alors que les exercices de 1985 et de 1984 s'étaient soldés respectivement par un bénéfice net de 117,6 M$ et de 242 M$. Ce résultat est surtout attribuable aux postes non récurrents, notamment les frais de fermeture et la perte découlant de la cession des intérêts de CN Route, une modification du contrat avec VIA Rail, la dévaluation d'un élément d'actif de la Grand Trunk Corporation, la provision pour pertes à la cession des intérêts dans le chantier naval de Terre-Neuve, et l'augmentation de la provision pour pertes résultant d'accidents de personnes sur le réseau de la GTC. Ensemble, ces postes représentent à peu près le montant de la perte nette de l'exercice. Malgré de légères hausses des volumes de trafic, le bénéfice est tombé au-dessous du niveau de 1985 dans toutes les Divisions sauf, dans le groupe des Entreprises, aux Hôtels CN, aux Immeubles CN et au poste «Autres» (comprenant surtout CANAC International).

En 1985, la baisse du bénéfice au-dessous du niveau record de 1984 est surtout due à la diminution du trafic à CN Rail, à TerraTransport et à CN Route. De plus, les bénéfices de CN Marine Inc., qui se sont chiffrés à 21,9 M$ en 1984, ont cessé de figurer aux résultats du Réseau en 1985.

Les résultats de chacune des Divisions ci-dessous comprennent les intérêts débiteurs imputés à chacune d'elles, le montant global étant de 382,3 M$ pour le Réseau en 1986, contre 336,2 M$ en 1985 et 349,1 M$ en 1984. La hausse enregistrée en 1986 s'explique par l'augmentation des intérêts débiteurs réels et de la dette. Quant à la baisse subie en 1985, elle a été comptabilisée en tenant compte de futures rentrées en dollars US afin de couvrir des pertes non réalisées sur la conversion de la dette à long terme libellée dans cette monnaie, ce qui a permis à la Compagnie d'éliminer l'amortissement de ces pertes comme élément des intérêts débiteurs. Se reporter à la note 10 afférente aux états financiers consolidés.

CN Rail

En 1986, la perte de CN Rail a totalisé 11,2 M$, contre un bénéfice de 105,5 M$ en 1985 et de 218,9 M$ en 1984. Cette chute est en majeure partie attribuable à la baisse du bénéfice provenant de VIA Rail et à une augmentation des charges non reliées à l'exploitation, y compris des charges spéciales afférentes aux compressions de l'effectif. En 1985, la baisse du bénéfice a surtout été due à la diminution du volume du trafic transporté, notamment celui des céréales.

Les produits d'exploitation ferroviaire se sont élevés à 3 652,7 M$ en 1986, soit 100,5 M$ de moins qu'en 1985 et 134,6 M$ de moins qu'en 1984. Ce résultat est dû surtout à la baisse des produits d'exploitation tirés de VIA Rail, en raison de la prise en charge par cette société de diverses activités et d'une diminution de 52,6 M$ dans le remboursement des charges de VIA. Les produits d'exploitation des services marchandises ont augmenté de 20,9 M$, surtout à cause des hausses tarifaires et de l'accroissement du volume de trafic dans les secteurs des céréales et de l'intermodal, contrebalançant ainsi les baisses de trafic survenues dans le secteur des produits forestiers à cause de grèves et de la surtaxe compensatoire américaine, dans celui de l'automobile en raison d'une diminution de la production et dans celui de la potasse, du soufre et du charbon en raison d'une baisse de la demande. La couverture des pertes de change réalisées sur les remboursements effectués sur des éléments de la dette à long terme libellés en dollars US, au moyen des gains de change réalisés sur les recettes marchandises interréseaux, a également contribué à la baisse des produits d'exploitation de 30,9 M$ en 1986, comparativement à une baisse de 12,8 M$ en 1985.

En 1985, la baisse des produits, attribuable surtout à la diminution du trafic marchandises, notamment dans le secteur des céréales, s'est chiffrée à environ 90 M$. A aussi contribué à cette baisse le contrat avec VIA Rail en raison de la prise en charge par cette société, en juillet 1985, d'activités de réparation. Le recours aux rentrées en dollars US pour protéger les remboursements de dettes libellées dans cette monnaie a diminué davantage les produits d'exploitation. Ces baisses ont été compensées par des produits d'exploitation plus élevés dans les secteurs des produits forestiers, de l'automobile, des matériaux de construction et de l'intermodal, en raison de l'accroissement du trafic et de l'amélioration de sa composition, ainsi que de l'augmentation des tarifs.

Revue financière de l'exercice

Les charges totales pour 1986 se chiffrent à 3 663,8 M$, en hausse de 16,2 M$ par rapport à 1985 et de 95,4 M$ par rapport à 1984. Les charges d'exploitation ont baissé par rapport à 1985 en raison de la diminution de la charge de travail reliée au contrat avec VIA Rail, de l'amélioration de la productivité et de la chute des prix du pétrole qui ont presque compensé les hausses dues à l'inflation dans d'autres secteurs. Mais l'augmentation des charges non reliées à l'exploitation, attribuable en grande partie aux charges plus élevées afférentes à la retraite, aux intérêts, aux impôts, à l'amortissement, aux avantages sociaux et aux programmes de cessation d'emploi, a largement contrebalancé cette amélioration. Les principaux facteurs ayant contribué à l'augmentation de 1985 sont les hausses de la masse salariale et des prix du matériel dues à l'inflation et le coût d'un programme spécial de retraite anticipée et de cessation d'emploi.

Grand Trunk Corporation

En 1986, la perte de la Grand Trunk Corporation a atteint 14,2 M$, contre un bénéfice de 13,6 M$ en 1985 et de 11,7 M$ en 1984. Ce résultat est surtout attribuable à la baisse du trafic et de la recette moyenne par véhicule. Plusieurs charges non récurrentes s'y sont ajoutées. L'amélioration de 1985 s'expliquait par des revenus autres plus élevés, dont un remboursement d'impôt foncier, des revenus locatifs, des gains de change sur les dollars US et une réduction des intérêts débiteurs.

Les produits ont été de 531,4 M$ en 1986, contre 551,8 M$ en 1985 et 524 M$ en 1984. En 1986, les volumes de trafic commercial ont diminué, plus particulièrement dans les secteurs de l'automobile, de l'intermodal, du bois de construction, des autres produits forestiers et de la potasse, ces derniers affichant la plus forte diminution. La baisse des produits d'exploitation est aussi attribuable à l'augmentation des remises accordées sur les contrats et les tarifs. L'accroissement des produits d'exploitation en 1985 est surtout attribuable à l'augmentation, en valeur relative, du dollar US et à la hausse du trafic dans les secteurs de l'automobile, des carburants, des pâtes et papiers, et des métaux.

Les charges d'exploitation ont totalisé 545,6 M$ en 1986, contre 538,2 M$ en 1985 et 512,3 M$ en 1984. Les principales raisons de cette hausse sont l'inflation et un certain nombre de redressements non récurrents comprenant une augmentation de la provision pour pertes résultant d'accidents de personnes, une provision pour les versements aux employés des trains qui se sont prévalus des dispositions du programme de cessation d'emploi, la radiation d'une créance d'un important client en difficulté financière et la dévaluation d'un élément d'actif. D'autres éléments de bénéfice non récurrents et une amélioration de la productivité ont partiellement compensé cette hausse. L'accroissement des charges de 1985 a été surtout attribuable à l'augmentation, en valeur relative, du dollar US, à des poussées inflationnistes et à la hausse des charges sociales, des impôts et des primes d'assurance risques divers.

Groupe des Entreprises

Communications CN

Le bénéfice des Communications CN s'est monté à 36,2 M$ en 1986, comparativement à 43 M$ en 1985 et à 32,4 M$ en 1984. La baisse de 6,8 M$ est surtout due à la réduction des revenus provenant des services télex, au transfert à CN Rail de l'exploitation des lignes de transmission, à l'augmentation des charges de retraite et des charges attribuables à l'inflation. En 1985, l'augmentation du bénéfice qui s'est chiffrée à 10,7 M$ témoignait de l'amélioration des produits d'exploitation par suite de hausses tarifaires, de l'accroissement du trafic et de la réduction des intérêts débiteurs.

Hôtels CN

Les Hôtels CN ont subi des pertes de 0,7 M$ en 1986, de 3,4 M$ en 1985 et de 5,3 M$ en 1984. Cette amélioration de 2,7 M$ est surtout attribuable à la fermeture de restaurants en 1985, ainsi qu'à la hausse de la recette moyenne par chambre et des taux d'occupation au Jasper Park Lodge et à l'hôtel Vancouver à l'occasion de la tenue d'Expo 86 à Vancouver. La réduction d'autres revenus et l'augmentation des intérêts débiteurs ont partiellement contrebalancé cette amélioration. En 1985, la hausse des taux d'occupation et de la recette moyenne par chambre, ainsi que l'amélioration des résultats de la Tour CN et des autres activités, et la récupération d'un impôt de 0,9 M$ sur les sociétés ont été les principaux facteurs de l'amélioration de 1,9 M$.

CN Exploration

CN Exploration a réalisé un bénéfice de 4,5 M$ en 1986, de 30,6 M$ en 1985 et de 15,9 M$ en 1984. Malgré une hausse de production de 12,1 % en 1986, le bénéfice a diminué à cause de la forte chute des prix du pétrole. L'augmentation de la production pétrolière explique en grande partie les améliorations constatées pour 1985.

Immeubles CN

Le bénéfice des Immeubles CN s'est élevé à 18,8 M$ en 1986, soit 4,1 M$ de plus qu'en 1985 et 4,7 M$ de plus qu'en 1984. L'amélioration de ces deux derniers exercices correspond à un accroissement des revenus provenant des activités immobilières et des intérêts créditeurs qui ont largement compensé la diminution du bénéfice sur la vente de terrains. Les résultats de 1986 s'expliquent par le revenu provenant de l'expiration d'une option d'achat d'un terrain de la Compagnie et par la perte découlant de la démolition d'un immeuble.

Autres activités

Les autres entreprises ont enregistré un bénéfice de 1,8 M$ en 1986, comparativement à une perte de 0,5 M$ en 1985 et à un bénéfice de 1,2 M$ en 1984. La nette amélioration des résultats enregistrés par CANAC International compte pour beaucoup dans ce mieux, alors que la perte subie par cette société en 1985 expliquait la détérioration des résultats de cet exercice.

Terra-Transport

En 1986, la perte de Terra-Transport s'est chiffrée à 41,3 M$, comparativement à 39,9 M$ en 1985 et 34,6 M$ en 1984. Cette détérioration est surtout attribuable à des intérêts débiteurs plus élevés. Le résultat de 1985 s'explique par une baisse des produits d'exploitation provenant du transport de marchandises et par une diminution des subventions applicables aux lignes secondaires.

CN Route

La perte de 71 M$ subie en 1986 a été attribuable à la vente de CN Route à la fin de l'année. En 1985 et en 1984, la perte a été respectivement de 42,6 M$ et de 31,9 M$. Ce résultat de 1986 est attribuable à une perte de 25,7 M$ sur dix mois d'exploitation, à une autre perte de 18,4 M$ due à la cession des intérêts de la division et à des frais de fermeture de 26,9 M$. L'accroissement de la perte en 1985 s'explique surtout par la baisse du trafic et des produits d'exploitation, par l'augmentation des intérêts débiteurs et par la diminution des autres revenus.

Chantier naval

Les pertes subies par le Chantier naval, qu'on prévoit vendre en 1987, ont été de 9,4 M$ en 1986, de 2,9 M$ en 1985 et de 1,8 M$ en 1984. Les résultats de l'exercice écoulé sont attribuables à la dévaluation de 4,9 M$ des éléments d'actif, en prévision de la cession du chantier. Quant à la réduction des produits d'exploitation et des activités, elle explique la détérioration des résultats de ces deux derniers exercices.

Impôts sur le revenu

Le Réseau ayant accusé une perte en 1986, il n'y a eu aucun impôt sur le revenu à payer. Le total des impôts sur le revenu de 1985 a diminué de 57,4 M$ grâce aux crédits d'impôts résultant des pertes des exercices antérieurs ; cette réduction a été comptabilisée à titre de poste extraordinaire. Les sommes correspondantes s'élevaient à 116,7 M$ en 1984. Se reporter à la note 11 afférente aux états financiers consolidés, qui précise la disponibilité d'écarts temporaires pouvant être affectés à la réduction du revenu imposable des années à venir.

Encaisse et ressources en capitaux

Au cours des trois derniers exercices, les fonds autogénérés ont été insuffisants pour couvrir les dépenses en immobilisations dont la baisse importante enregistrée en 1986, alliée à de nouveaux emprunts à long terme, a néanmoins réduit de 45,8 M$ les dettes bancaires de l'exercice. Les insuffisances de caisse sont comblées par des emprunts bancaires à court terme. Au 31 décembre 1986, les emprunts bancaires à court terme totalisaient 68,1 MSCA et 3 MSUS. La Compagnie a pris, avec certaines banques au Canada et aux États-Unis, des dispositions lui assurant des marges de crédit supérieures à ses perspectives d'emprunt à court terme.

En 1986, la Compagnie a émis de nouveaux titres de dette pour 435,5 M$, dont 15,5 M$ sous la forme de contrats de location-acquisition. Au cours de l'exercice, elle a remboursé 224,5 M$ de titres de dette à long terme et racheté 327,6 M$ de capital-actions au titre du transfert, au gouvernement du Canada, de sa participation dans CN Marine Inc.

À la suite des nouveaux emprunts effectués au cours de l'exercice, du rachat de capital-actions et de la perte nette de l'exercice, le ratio d'endettement, à la fin de 1986, était passé de 48,1 % à 52,8 %.

En 1987, les immobilisations prévues se chiffrent à environ 560 M$. En outre, la Compagnie prévoit que ces dépenses totaliseront environ 1,2 MM$ pour 1988 et 1989. Le programme d'immobilisations pour les années 1987 à 1991 prévoit les fonds nécessaires pour le renouvellement des installations de base, l'acquisition de matériel roulant et autre, ainsi que l'amélioration du rendement de l'exploitation. Même si la majeure partie des dépenses sera autofinancée, la Compagnie s'attend à ce que l'ensemble des dépenses en immobilisations et la provision pour la dette venant à échéance nécessitent de nouveaux emprunts.

Au 31 décembre 1986, la Compagnie s'était engagée à acheter des traverses pour un montant global de 29,3 M$ et du matériel roulant pour 50,4 M$.

Inflation

En 1986, le taux d'inflation de la Compagnie, en ce qui concerne les salaires, les carburants et les matières, a été de l'ordre de 0,5 %, comparativement à une hausse estimative de 4,2 % de l'Indice des prix à la consommation. Les chiffres correspondants de 1985 ont été de l'ordre de 5 % et 4 % respectivement, et, pour 1984, d'environ 4 % et 4,4 %.

En 1986, ce faible taux d'inflation est dû à une baisse du prix des carburants diesel et autres. Cette baisse a suffi à ramener les prix de l'ensemble des matières à un niveau inférieur de plus de 5 % à celui de 1985. Les carburants mis à part, le taux d'inflation de la Compagnie a été d'environ 3 %.

En 1985, l'accroissement du taux d'inflation était dû à une hausse du prix des carburants, engendrée par une augmentation des droits d'accise sur le carburant diesel. Les carburants mis à part, le taux d'inflation de la Compagnie a été d'environ 3,5 %.

Les effets des directives du gouvernement du Canada, en ce qui concerne la lutte contre l'inflation, se sont répercutés sur les résultats de 1984. En outre, les prix des carburants se sont stabilisés et les taux d'intérêt ont baissé par rapport aux niveaux records atteints antérieurement.

Les directives initiales du gouvernement du Canada demandaient de limiter à 4 %, entre juin 1984 et juin 1985, la hausse des prix exigés en contrepartie des biens et services offerts par les sociétés d'État et les entreprises de compétence fédérale. Toutefois, ces directives ont été annulées le 8 novembre 1984 de sorte qu'il n'existe actuellement aucune directive gouvernementale en matière de salaires ou de prix.

Reconnaissant le besoin de compléter les renseignements sur les coûts d'origine dans les états financiers, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié, en décembre 1982, des recommandations touchant la consignation de certains effets des variations de prix dans l'entreprise. Ces recommandations ont pris effet en 1983, et l'information pertinente à la Compagnie figure après les notes afférentes aux états financiers consolidés. Même si elles n'ont pas été aussi importantes qu'au cours des années antérieures, les poussées inflationnistes ont continué de s'exercer au cours de la période de 1983 à 1986 et le cumul des années consécutives d'augmentation des prix fait nettement sentir ses effets.

État consolidé des résultats

Exercice clos le 31 décembre		1986	1985	1984
(en milliers)				
CN Rail	Produits	3 652 655 $	3 753 190 $	3 787 251 $
	Charges*	3 663 826	3 647 658	3 568 384
	Bénéfice (perte)	(11 171)	105 532	218 867
Grand Trunk Corporation	Produits	531 399	551 782	524 035
	Charges	545 556	538 200	512 347
	Bénéfice (perte)	(14 157)	13 582	11 688
Groupe des Entreprises :				
Communications CN	Produits	303 384	303 930	287 786
	Charges	267 145	260 882	255 398
	Bénéfice	36 239	43 048	32 388
Hôtels CN	Produits	146 911	129 846	102 186
	Charges	147 570	133 289	107 489
	Perte	(659)	(3 443)	(5 303)
CN Exploration	Produits	33 869	56 730	31 873
	Charges	29 368	26 123	15 973
	Bénéfice	4 501	30 607	15 900
Immeubles CN	Produits	35 157	29 582	30 544
	Charges	16 330	14 885	16 481
	Bénéfice	18 827	14 697	14 063
Autres	Bénéfice (perte)	1 822	(489)	1 208
Total groupe des Entreprises		60 730	84 420	58 256
Total CN Rail, Grand Trunk Corporation, Entreprises		35 402	203 534	288 811
Obligation de service public :				
TerraTransport	Perte	(41 291)	(39 908)	(34 621)
Total Secteurs d'activité en exploitation		(5 889)	163 626	254 190
Secteurs d'activité abandonnés :*				
CN Route	Perte	(70 961)	(42 590)	(31 938)
Chantier naval	Perte	(9 430)	(2 933)	(1 796)
CN Marine Inc.	Bénéfice	—	—	21 888
Total Secteurs d'activité abandonnés		(80 391)	(45 523)	(11 846)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire		(86 280)	118 103	242 344
Impôts sur le revenu		—	57 823	117 123
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire		(86 280)	60 280	125 221
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs		—	57 359	116 730
Bénéfice net (perte nette)		(86 280) $	117 639 $	241 951 $

*Se reporter à la note 2

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Bilan consolidé

31 décembre			1986		1985
(en milliers)					
Actif					
Actif à court terme	Débiteurs		494 597 $		486 922 $
	Fournitures et approvisionnements		377 132		406 184
	Autres		252 915		234 849
			1 124 644		1 127 955
Caisse d'assurance			8 905		9 176
Participations			75 270		380 011
Immobilisations			6 248 505		6 193 468
Autres éléments d'actif et charges reportées			385 290		428 171
			7 842 614 $		8 138 781 $
Passif					
Passif à court terme	Dettes bancaires		106 894 $		152 719 $
	Créditeurs et charges courues		899 189		954 235
	Tranche à payer de la dette à long terme		305 812		223 885
	Autres		186 273		155 732
			1 498 168		1 486 571
Provision pour assurances			8 905		9 176
Autres éléments de passif et crédits reportés			274 097		271 891
Dette à long terme			3 052 486		2 948 347
Part des actionnaires minoritaires dans les filiales			4 345		4 345
Avoir de l'actionnaire	Capital-actions	2 278 867 $		2 606 425 $	
	Bénéfices non répartis	725 746	3 004 613	812 026	3 418 451
			7 842 614 $		8 138 781 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :
Brian O'N. Gallery, administrateur
Ronald E. Lawless, administrateur

État consolidé des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Solde au début de l'exercice	812 026 $	717 915 $	524 354 $
Bénéfice net (perte nette)	(86 280)	117 639	241 951
	725 746	835 554	766 305
Dividende	—	23 528	48 390
Solde à la fin de l'exercice	725 746 $	812 026 $	717 915 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de la situation financière

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Encaisse provenant de (affectée à) l'exploitation :			
Exploitation :			
Bénéfice net (perte nette)	(86 280) $	117 639 $	241 951 $
Imputations hors caisse au bénéfice :			
Amortissement	311 807	282 817	261 444
Part de la perte (du bénéfice) non répartie par les sociétés comptabilisée à la valeur de consolidation, moins les dividendes	1 055	308	(16 207)
Perte sur cession de participations	—	737	—
Perte sur cession de CN Route	45 320	—	—
Modifications à des éléments du fonds de roulement*	(21 194)	(73 273)	11 017
Autres	9 928	(72)	38 740
	260 636	328 156	536 945
Investissements :			
Nouvelles immobilisations	(484 072)	(744 475)	(713 149)
Produit net de l'aliénation de biens	48 094	39 670	31 874
Participations	(5 202)	(23 010)	(19 569)
Produit de la vente de CN Marine Inc. et des éléments d'actif connexes	327 558	—	—
Rachat de capital-actions	(327 558)	—	—
Produit de la vente de participations	—	1 571	—
Produit de la vente de CN Route	23 000	—	—
Fonds de roulement d'entités antérieurement consolidées	(7 633)	—	(15 855)
	(425 813)	(726 244)	(716 699)
Dividende	—	(23 528)	(48 390)
Encaisse utilisée avant financement	(165 177)	(421 616)	(228 144)
Encaisse (dettes bancaires) au début de l'exercice	(152 719)	(91 687)	58 944
	(317 896)	(513 303)	(169 200)
Financement :			
Émission de dette à long terme	435 492	597 060	132 140
Réduction de la dette à long terme	(224 490)	(236 476)	(72 827)
Émission de capital-actions	—	—	18 200
	211 002	360 584	77 513
Dettes bancaires à la fin de l'exercice	(106 894) $	(152 719) $	(91 687) $

*Encaisse, dettes bancaires et tranche de la dette à long terme non comprise.

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

NOTE 1 : Principales conventions comptables

Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la «Compagnie» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, propriété exclusive du gouvernement du Canada et, sauf indication contraire du contexte, ses filiales consolidées ; toutes les références au «Réseau» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer, les installations de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie. Par «Obligation de service public», dans l'État consolidé des résultats, on entend toute Division qui, comme TerraTransport, continue d'être exploitée à la demande du gouvernement du Canada, même si cette exploitation ne sert pas les intérêts économiques de la Compagnie.

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, à l'exception de Transports côtiers Limitée, ainsi que la part de la Compagnie aux éléments d'actif et de passif, aux produits et charges d'exploitation des Télécommunications CNCP, comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle ; la part du CN aux activités des Télécommunications CNCP représente un peu moins de 60 % des activités des Communications CN. Conformément aux lois régissant le Réseau, les états financiers consolidés comprennent aussi les comptes des Chemins de fer du gouvernement canadien que le gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie. Transports côtiers Limitée et l'actif net de l'exploitation, par la Compagnie, du chantier naval de Terre-Neuve, qui faisaient précédemment partie de la consolidation, ont été inclus dans les participations en prévision de la cession des intérêts de la Compagnie dans ces deux secteurs d'activité.

Les participations non majoritaires sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

b) Présentation des résultats par Division

Les charges pour services rendus par d'autres Divisions, facturés habituellement à leur valeur marchande, n'ont pas été éliminées des résultats par Division. Cette façon de procéder n'a aucun effet sur le bénéfice net consolidé.

c) Fournitures et approvisionnements

Les stocks sont évalués au coût en magasin, calculé à partir d'une moyenne pondérée pour les rails et les traverses, des dernières factures pour le carburant et les fournitures neuves, et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

d) Immobilisations

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'Interstate Commerce Commission (aux États-Unis). En général, les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont capitalisées et les intérêts débiteurs sont imputés aux charges d'exploitation.

Dans les secteurs ferroviaire et de télécommunications, le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement par catégories. Les autres éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés sont comptabilisés d'après la méthode de l'amortissement à l'unité, selon laquelle les gains et les pertes sont imputés au bénéfice au fur et à mesure qu'ils se présentent.

La Compagnie comptabilise ses activités pétrolières et gazières selon la méthode de la capitalisation du coût de la recherche fructueuse, en vertu de laquelle sont capitalisés les coûts afférents au forage et à l'aménagement des puits de développement.

e) Amortissement

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire. La Commission canadienne des transports, le Conseil de radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'Interstate Commerce Commission autorisent les taux pour les installations ferroviaires et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories de biens sont les suivants :

	Taux annuel
Traverses	2,89 %
Rails	1,87 %
Autre matériel de voie	2,23 % - 2,83 %
Ballast	2,76 %
Locomotives de ligne	5,23 %
Wagons	1,73 % - 3,18 %
Installations de télécommunications commerciales	6,40 %

Les biens hôteliers sont amortis à des taux annuels variant de 1 à 10 %.

Les coûts d'acquisition des propriétés pétrolières et gazières sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée du bail, jusqu'à ce qu'elles soient considérées comme productives ou dévalorisées. Les coûts d'acquisition des propriétés productives, les coûts des forages exploratoires fructueux et les coûts du forage et de l'aménagement de puits de développement sont imputés au bénéfice selon la méthode de l'amortissement proportionnel à l'utilisation, en fonction des réserves prouvées de pétrole et de gaz. D'autre part, les coûts des puits secs exploratoires et les coûts d'acquisition considérés comme dévalorisés sont imputés au bénéfice de l'exercice en cours. Les autres dépenses d'exploration sont imputées au bénéfice au fur et à mesure qu'elles sont engagées.

NOTE 1 : Principales conventions comptables (suite)

f) Produits d'exploitation tirés du transport

Les produits d'exploitation tirés du transport sont généralement comptabilisés lorsque les mouvements sont terminés ; pour le trafic d'échange, un mouvement est considéré comme terminé lorsque le transporteur correspondant a pris possession de la marchandise. Les coûts découlant de mouvements qui ne sont pas encore terminés sont généralement reportés.

g) Régimes de retraite

Le coût des services courants est imputé aux résultats selon la comptabilité d'exercice. Le coût des services passés est imputé aux résultats à raison de montants annuels, comprenant le principal et les intérêts, sur des périodes variables.

Les versements de capitalisation sont déterminés selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus.

h) Devises

Les établissements étrangers de la Compagnie ont été comptabilisés comme étant intégrés, et leur conversion et leur comptabilisation se fondent sur les bases suivantes : l'actif à court terme (fournitures et approvisionnements non compris), le passif à court terme et la dette à long terme sont convertis aux taux en vigueur à la date du bilan, tandis que les autres éléments d'actif et de passif sont convertis selon les cours historiques. Les produits et les charges d'exploitation sont convertis aux taux moyens de l'année, sauf l'amortissement qui est converti aux taux de change en vigueur lors de l'acquisition des immobilisations en cause. Les éléments d'actif et de passif de la Compagnie exprimés en devises sont traités de la même façon. Les produits et les charges d'exploitation sont convertis aux taux en vigueur au moment où les opérations sont effectuées, à l'exception des produits destinés à couvrir le remboursement de la dette à long terme contractée en devises, qui sont convertis au taux en vigueur au moment où la dette a été contractée.

Les gains et les pertes de change sont imputés au bénéfice net de l'exercice, à l'exception des pertes qui n'ont pas été réalisées sur la dette à long terme. La Compagnie a décidé de réserver les futures rentrées régulières de dollars US au remboursement de la dette à long terme contractée dans cette monnaie, ce qui permet de reporter l'imputation, au bénéfice net de l'exercice, des pertes non matérialisées sur la conversion des devises, jusqu'à la première des deux éventualités suivantes : le remboursement de la dette ou l'expiration de l'opération de couverture. Ces reports font partie des Autres éléments d'actif et charges reportées du bilan consolidé.

i) Contrats de location

Les contrats de location qui répondent aux critères des contrats de location-acquisition et qui ont été passés après 1981 ont été capitalisés. Les autres contrats de location répondant aux critères des contrats de location-acquisition, mais qui ont été passés avant 1982, ont été enregistrés comme contrats de location-exploitation.

NOTE 2 : Charge spéciale et secteurs d'activité abandonnés

a) Charge spéciale

Les charges d'exploitation de CN Rail comprennent une charge spéciale de 60,2 M$ (1985 – 40,4 M$) liée à la provision pour frais inhérents au programme continu de CN Rail visant la rationalisation de son exploitation et la réduction de ses effectifs.

b) Secteurs d'activité abandonnés

En 1986, la Compagnie a cédé son ancienne Division CN Route et sa participation dans CN Marine Inc. (voir note 6 a)) et a entamé des négociations pour abandonner l'exploitation du chantier naval de Terre-Neuve. Les charges (le bénéfice) découlant de ces opérations se répartissent comme suit :

	1986	1985	1984
(en milliers)			
CN Route			
Perte d'exploitation	25 641 $	42 590 $	31 938 $
Perte découlant de la cession	45 320	—	—
	70 961	42 590	31 938
Chantier naval			
Perte d'exploitation	4 530	2 933	1 796
Provision pour perte découlant de la cession	4 900	—	—
	9 430	2 933	1 796
CN Marine Inc. – Bénéfice	—	—	(21 888)
Total Secteurs d'activité abandonnés	80 391 $	45 523 $	11 846 $

NOTE 3 : Participations

31 décembre		1986	1985
(en milliers)			
	Pourcentage des actions avec droit de vote		
Entités comptabilisées à la valeur de consolidation :			
CNCP Niagara-Detroit	50 %	17 834 $	23 741 $
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto	50 %	10 682	10 682
Chantier naval (voir note 1 a))		26 417	—
Autres		11 253	16 528
		66 186	50 951
Autres sociétés et investissements, au prix coûtant, moins les provisions pour dévalorisation, le cas échéant			
CN Marine Inc. (voir note 6 a))		—	324 136
Autres		9 084	4 924
Total		75 270 $	380 011 $

NOTE 4 : Immobilisations

31 décembre	1986			1985		
(en milliers)						
	Coût	Amortissement accumulé	Net	Coût	Amortissement accumulé	Net
CN Rail	7 978 729 $	2 869 139 $	5 109 590 $	7 755 679 $	2 766 643 $	4 989 036 $
Grand Trunk Corporation	557 864	153 150	404 714	561 570	153 718	407 852
Groupe des Entreprises :						
Communications CN	742 175	312 045	430 130	708 538	288 916	419 622
Hôtels CN	236 247	75 551	160 696	217 059	72 351	144 708
CN Exploration	85 728	25 261	60 467	74 947	12 211	62 736
Immeubles CN	63 279	13 861	49 418	72 750	18 221	54 529
Autres	—	—	—	17	4	13
TerraTransport	89 919	56 429	33 490	95 484	52 430	43 054
Secteurs d'activité abandonnés :						
CN Route	—	—	—	95 284	55 257	40 027
Chantier naval	—	—	—	34 555	2 664	31 891
	9 753 941 $	3 505 436 $	6 248 505 $	9 615 883 $	3 422 415 $	6 193 468 $
Montants compris ci-dessus relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien confiés à la Compagnie par le gouvernement du Canada	1 060 097 $	569 633 $	490 464 $	1 037 108 $	556 142 $	480 966 $

Au 31 décembre 1986, la valeur brute des éléments d'actif détenus en vertu de contrats de location-acquisition compris dans les chiffres ci-dessus s'élevait à 119,4 M$ (108,4 M$ en 1985) et l'amortissement accumulé correspondant, à 9,3 M$ (5,5 M$ en 1985).

NOTE 5 : Dette à long terme

Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada

31 décembre				1986	1985
(en milliers)		Échéance	Monnaie de paiement		
Obligations, débentures et billets					
Canadien National 8 3/8 % obligations	10 ans	15 nov. 1986	$US	— $	83 232 $
Canadien National 8 7/8 % obligations (b)	10 ans	1er mars 1987	$CA	45 947	46 007
Canadien National 5 % obligations (a,b)	27 ans	1er oct. 1987	$CA	93 596	95 475
Canadien National 14 3/4 % billets	10 ans	1er déc. 1991	$US	117 817	117 817
Canadien National 11 3/4 % billets	8 ans	11 juin 1993	$CA	100 000	100 000
Canadien National 9 7/8 % billets	8 ans	18 mars 1994	$CA	100 000	—
Canadien National 12 1/2 % billets	10 ans	15 avr. 1995	$CA	100 000	100 000
Canadien National 6 1/2 % billets libellés en yens (c)	10 ans	26 mars 1996	$CA	70 000	—
Canadien National 9 3/4 % billets	10 ans	1er oct. 1996	$CA	100 000	—
Canadien National 9 1/4 % débentures à caisse d'amortissement	20 ans	15 mars 1998	$US	106 826	115 729
Canadien National 5 3/8 % obligations libellées en francs suisses (d)	15 ans	22 août 2000	$CA	98 617	98 617
Canadien National 8 7/8 % billets	15 ans	21 mai 2001	$CA	150 000	—
Canadien National 8 3/8 % débentures à caisse d'amortissement	25 ans	1er juil. 2002	$US	84 748	90 045
Canadien National 9,70 % débentures à caisse d'amortissement	25 ans	15 juil. 2004	$US	174 940	174 940
Canadien National 13 % débentures à caisse d'amortissement	20 ans	15 nov. 2004	$CA	100 000	100 000
Canadien National 12 1/4 % débentures à caisse d'amortissement	20 ans	1er mai 2005	$CA	125 000	125 000
Canadien National 14 % débentures à caisse d'amortissement	25 ans	15 janv. 2006	$US	178 783	178 783
Canadien National 15 % débentures à caisse d'amortissement	25 ans	1er juin 2006	$US	181 238	181 238
Canadien National 16 1/4 % débentures à caisse d'amortissement	25 ans	1er mars 2007	$US	183 053	183 053
Canadien National 14 3/4 % débentures à caisse d'amortissement	30 ans	1er sept. 2012	$US	247 984	247 984
Canadien National 12 % débentures à caisse d'amortissement	30 ans	15 mars 2013	$US	122 548	122 548
Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 1re hypothèque		Perpétuelles	Sterling	795	795
Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 2e hypothèque		Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
Total				2 483 120	2 162 491
Prêt et avances du gouvernement du Canada (e)					
Emprunt du gouvernement du Canada			$CA	195 169	251 565
Chemins de fer du gouvernement canadien : avances au fonds de roulement			$CA	13 918	14 004
Total				209 087	265 569
Autres					
Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (f)			$US	162 736	187 613
Emprunts suisses (g)			FS	64 684	64 684
Emprunt auprès d'un consortium financier (h)			$CA	42 610	42 610
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (i)			Divers	108 895	99 405
Billet à ordre de 9 3/4 % (j)			$CA	778	1 116
Débenture à revenu variable (k)			$CA	8 065	8 065
Ajustement du taux de change courant (voir note 1 h))				285 794	356 277
Total				673 562	759 770
				3 365 769	3 187 830
Moins : Tranche à payer de la dette à long terme				305 812	223 885
Divers				7 471	15 598
				313 283	239 483
Dette à long terme				3 052 486 $	2 948 347 $

NOTE 5 : Dette à long terme (suite)

a) Garanties par le gouvernement du Canada.
b) Assujetties à des dispositions de rachat.
c) La Compagnie a emprunté 70 M$, au coût global de 10,25 %, au moyen d'une émission publique de billets en euro-yens et d'un échange de devises.
d) La Compagnie a emprunté 98,6 M$, au coût global de 11,17 %, au moyen d'une émission publique d'obligations en Suisse et d'un échange de devises.
e) De l'emprunt auprès du gouvernement du Canada, 195,2 M$ portent intérêt au taux annuel de 8 ¼ % et sont remboursables en versements semestriels égaux de 13,63 M$, comprenant le principal et les intérêts, jusqu'au 30 juin 1998. Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable au prêt de 195,2 M$ et aux avances aux 31 décembre 1986 et 1985 s'établissait à environ 8,2 % l'an.
f) Garantis par le matériel roulant, remboursables en versements semestriels ou trimestriels, sur différentes périodes jusqu'en 1995, et portant intérêt à des taux s'échelonnant de 8 % à 17¼ %. Au 31 décembre 1986, les montants en principal à payer étaient de 144,4 M$US (167,6 M$US au 31 décembre 1985).
g) Placement privé de 100 MFS portant intérêt de 5¼ %, remboursable le 16 mars 1988, mais qui sera remboursé le 16 mars 1987.
h) La Compagnie a emprunté 42,6 M$, au coût global de 11,535 %, au moyen d'un emprunt en yens auprès d'un consortium financier et d'un échange de devises.
i) Les taux d'intérêts applicables varient entre 8¼ % et 15¼ % environ et les dates d'échéance vont de 1987 à 2004 inclusivement. Les intérêts implicites sur les contrats de location se chiffrent à 116,2 M$ (113.4 M$ en 1985).
j) Remboursable en versements semestriels de 218 503 $, comprenant le principal et les intérêts, jusqu'au 1er août 1988.
k) Le versement des intérêts annuels non cumulatifs de 16,55 % et le remboursement du principal pendant la durée de la débenture et à son échéance en 2008 sont assujettis à certaines conditions.
l) Les montants en principal à payer sur la dette en cours au 31 décembre 1986, compte tenu des exigences des caisses d'amortissement, des possibilités de rachat et des exigences des contrats de location-acquisition, s'établissent comme suit :

Exercice se terminant le 31 décembre :	
(en milliers)	
1987	305 812 $
1988	75 244
1989	76 913
1990	79 437
1991	242 330
1992-1996	1 128 031
1997-2001	808 928
2002-2006	446 553
2007-2011	103 537
2012-2013	47 627

NOTE 6 : Avoir de l'actionnaire

a) Capital-actions

Le capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada s'établit comme suit :

Actions ordinaires sans valeur nominale autorisées, émises et en circulation	Nombre d'actions	Dollars (en milliers)
31 décembre 1985	6 523 902	2 606 425 $
Moins : Actions annulées en décembre 1986 en raison du transfert, au gouvernement du Canada, de toutes les actions ordinaires de CN Marine Inc. et de certains éléments d'actif détenus par la Compagnie, conformément à la Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique Inc. adoptée le 27 juin 1986 et prévoyant également le remplacement de la dénomination sociale CN Marine Inc. par Marine Atlantique Inc.	655 116	327 558
31 décembre 1986	5 868 786	2 278 867 $

b) Bénéfices non répartis

Aux termes de la loi qui la régit, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende égal à 20 % du bénéfice net de l'exercice, ou tout pourcentage plus élevé de ce bénéfice que prescrirait le gouverneur en conseil.

NOTE 7 : Engagements importants

a) Contrats de location

i) Au 31 décembre 1986, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location, à l'exclusion de ceux qui ont été capitalisés et pour lesquels les obligations découlant des contrats de location-acquisition ont été comptabilisées avec la dette à long terme (voir note 5), s'établissaient comme suit :

Baux non résiliables	Contrats de location-acquisition passés avant 1982	Contrats de location-exploitation
(en milliers)		
Exercice se terminant le 31 décembre :		
1987	45 003 $	78 264 $
1988	41 850	73 039
1989	33 786	64 956
1990	14 099	40 678
1991	6 073	35 867
1992-1996	10 265	135 667
1997-2001	3 385	26 309
ultérieurement	853	5 182
Total des versements minimaux à effectuer	155 314	459 962
Moins montant représentant les intérêts implicites	31 368	
Valeur actualisée des versements minimaux nets à effectuer en vertu de contrats de location-acquisition	123 946 $	

Les contrats de location portent principalement sur du matériel roulant ferroviaire, et bon nombre contiennent des clauses de renouvellement et une clause permettant l'achat des biens à leur juste valeur marchande à l'expiration du bail.

ii) Les frais de location aux termes de l'ensemble des baux qui n'ont pas été capitalisés s'établissaient comme suit :

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Total des frais	178 034 $	187 949 $	197 041 $
Frais en vertu des contrats de location-acquisition passés avant 1982, compris dans le total des frais	46 825 $	50 863 $	49 380 $

iii) Les augmentations du bénéfice, de l'actif et du passif, qui paraîtraient aux états financiers consolidés si les baux passés avant 1982 et satisfaisant aux critères des contrats de location-acquisition avaient été capitalisés, s'établissent comme suit :

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Augmentation nette du bénéfice	11 609 $	10 776 $	3 036 $
Augmentation de l'actif			
Immobilisations			
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	194 092 $	238 429 $	266 384 $
Moins amortissement accumulé	128 565	156 672	165 731
Autres éléments d'actif et charges reportées	65 527	81 757	100 653
Perte de change reportée non amortie	3 869	17 689	23 323
	69 396 $	99 446 $	123 976 $
Augmentation du passif à court terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	33 935 $	33 387 $	33 954 $
Augmentation du passif à long terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	101 622 $	127 180 $	154 832 $
Ajustement du taux de change courant (voir note 1 h))	22 324	30 699	31 097
	123 946	157 879	185 929
Moins tranche à court terme	33 935	33 387	33 954
	90 011 $	124 492 $	151 975 $

b) Autres engagements importants

Au 31 décembre 1986, la Compagnie avait des engagements de dépenses en immobilisations de 29,3 M$ pour des traverses et de 50,4 M$ pour du matériel roulant.

NOTE 8 : Subventions

Les produits d'exploitation comprennent les subventions suivantes :

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Gouvernement du Canada			
a) Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, prévus par cette loi et par la loi y afférente portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	39 641 $	37 151 $	48 762 $
b) Paiements intérimaires destinés à compenser partiellement l'absence de produits d'exploitation associée au coût du transport de céréales à des tarifs statutaires non rentables	—	—	8 660
c) Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	18 735	20 460	20 727
d) Divers	2 502	6 074	2 433
Autres subventions	163	167	168
	61 041 $	63 852 $	80 750 $

NOTE 9 : Régimes de retraite

La Compagnie offre à presque tous ses employés des régimes de retraite en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Le coût annuel de ces régimes s'établit comme suit :

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
	194 425 $	139 956 $	167 156 $

L'évaluation actuarielle la plus récente a donné lieu à une réduction des coûts des régimes de retraite de l'ordre de 0,8 M$ pour 1986 (58,6 M$ en 1985 et 46,4 M$ en 1984).

Le coût total (surplus) des services passés restant à imputer aux résultats, fondé sur l'évaluation actuarielle la plus récente alors et compte tenu de rajustements ultérieurs, s'établit comme suit :

31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Régimes canadiens	1 530 194 $	1 528 639 $	1 480 297 $
Régimes américains	(11 155)	13 281	13 347
	1 519 039 $	1 541 920 $	1 493 644 $

Le coût des services passés au titre des régimes canadiens, au 31 décembre 1986, sera imputé aux résultats en montants annuels, comprenant les intérêts et le principal, comme suit :

Coût annuel		Coût annuel	
(en milliers)			
1987	126 204 $	1997	125 610 $
1988	124 169	1998	123 825
1989	123 982	1999	126 436
1990	124 422	2000	136 757
1991	130 060	2001	154 847
1992	135 970	2002	163 364
1993	118 168	2003	172 349
1994	120 102	2004	181 828
1995	126 244	2005	191 828
1996	126 980	2006	202 379

En 1986, les nouvelles recommandations du Financial Accounting Standards Board portant sur la comptabilité des entreprises propre aux prestations de retraite ont été adoptées pour les régimes américains. Il en est résulté un surplus d'environ 11,2 M$ qui est amorti d'un montant annuel de 0,8 M$, comprenant les intérêts et le principal, jusqu'en l'an 2000 inclusivement.

Au cours de 1986 et de 1985, le montant à capitaliser a excédé respectivement de 16,8 M$ et de 88,5 M$ l'imputation aux résultats, alors qu'en 1984, le montant d'imputation aux résultats a dépassé de 36,6 M$ le montant à capitaliser. L'excédent cumulatif des imputations aux résultats sur les montants à capitaliser s'élève à 12,9 M$ (29,7 M$ en 1985) et fait partie des Autres éléments de passif et crédits reportés.

NOTE 10 : Intérêts débiteurs du Réseau

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Intérêts			
Total des intérêts sur la dette à long terme	380 977 $	333 574 $	281 097 $
Amortissement de la différence de change à la conversion de la dette à long terme*	—	—	65 427
Intérêts sur les emprunts à court terme	6 889	5 381	15 907
Intérêts créditeurs	(5 567)	(2 713)	(13 320)
	382 299 $	336 242 $	349 111 $

*Conformément à l'opération de couverture de la dette à long terme contractée en devises (note 1 h)), la réduction de la perte de change reportée, qui s'est chiffrée à 30,9 M$ en 1986 (12,8 M$ en 1985), figure comme réduction des produits d'exploitation de CN Rail.

NOTE 11 : Impôts sur le revenu

a) La Compagnie dispose d'écarts temporaires nets d'environ 500 M$ qu'elle peut affecter à la réduction du revenu imposable des années à venir. De ce montant, environ 268 M$ sont attribuables à l'excédent du coût en capital non amorti à l'égard de l'impôt sur la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables.

b) De plus, la Compagnie peut se prévaloir, au titre de crédits d'impôt à l'investissement, de réductions concernant l'impôt sur le revenu des années suivantes :

Échéance	
(en millions)	
1987	32,0 $
1988	4,2 $
1990	25,7 $
1991	33,6 $
1992	29,7 $
1993	17,2 $

La Compagnie a droit au remboursement de 20 % des crédits d'impôt à l'investissement applicables à l'année en cours, relativement à des dépenses admissibles, et elle a porté l'avantage qui en découle en diminution des dépenses en cause.

c) La provision constituée par la Compagnie pour les impôts sur le revenu comprend les éléments suivants :

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
Provision pour (recouvrement d') impôts sur le revenu, à partir du taux de base combiné de 49,8 % (48,9 % en 1985 et 48 % en 1984) des gouvernements fédéral et provinciaux	(42 967) $	57 752 $	116 325 $
Augmentation (diminution) des impôts attribuables aux éléments suivants :			
Produit net de la vente de crédits d'impôts reliés aux dépenses non admissibles engagées pour la recherche scientifique	—	—	5 469
Partie non imposable du gain en capital réalisé à la cession des secteurs d'activité abandonnés	(21 631)	—	—
Perte de change non admissible au titre des conventions de vente conditionnelle	1 535	437	—
Crédits d'impôt à l'investissement remboursables	—	—	(4 224)
Profit de la vente de terrains	(2 528)	(2 874)	(4 076)
Pertes non affectées à la diminution des impôts	62 256	—	—
Autres	3 335	2 508	3 629
Provision réelle pour impôts sur le revenu, traduisant un taux d'imposition effectif nul (49 % en 1985 et 48,3 % en 1984)	— $	57 823 $	117 123 $

NOTE 12 : Information sectorielle

a) Zones géographiques

Pratiquement toutes les activités du Réseau ainsi que ses éléments d'actif se situent au Canada, à l'exception de ceux de la Grand Trunk Corporation qui est exploitée aux États-Unis.

b) Trafic international

En plus de l'apport de la Grand Trunk Corporation, le Réseau tire des produits du trafic en provenance ou à destination de chemins de fer des États-Unis. En 1986, ces produits se sont chiffrés approximativement à 587 M$ (528 M$ en 1985 et 662 M$ en 1984).

c) Produits d'exploitation par Division

31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
CN Rail	3 652 655 $	3 753 190 $	3 787 251 $
Grand Trunk Corporation	531 399	551 782	524 035
Groupe des Entreprises :			
Communications CN	303 384	303 930	287 786
Hôtels CN	146 911	129 846	102 186
CN Exploration	33 869	56 730	31 873
Immeubles CN	35 157	29 582	30 544
Autres	20 989	11 224	13 355
TerraTransport	25 002	25 919	33 365
Secteurs d'activité abandonnés :			
CN Route	123 643	144 681	163 427
Chantier naval	8 786	10 906	13 702
	4 881 795 $	5 017 790 $	4 987 524 $

d) Éléments d'actif identifiables par Division

31 décembre	1986	1985	1984
(en milliers)			
CN Rail	6 301 242 $	6 496 422 $	5 887 685 $
Grand Trunk Corporation	630 428	633 296	605 774
Groupe des Entreprises :			
Communications CN	506 242	498 873	502 858
Hôtels CN	196 443	179 954	163 682
CN Exploration	68 583	73 401	42 522
Immeubles CN	79 253	81 982	69 140
Autres	8 119	4 898	5 417
TerraTransport	52 304	56 906	60 326
Secteurs d'activité abandonnés :			
CN Route	—	76 493	92 513
Chantier naval	—	36 556	36 694
	7 842 614 $	8 138 781 $	7 466 611 $

e) Dépenses en immobilisations et amortissement par Division

	Dépenses en immobilisations*			Amortissement		
Exercice clos le 31 décembre	1986	1985	1984	1986	1985	1984
(en milliers)						
CN Rail	356 746 $	594 303 $	597 270 $	212 305 $	196 297 $	184 416 $
Grand Trunk Corporation	21 990	20 903	18 231	18 773	13 593	12 772
Groupe des Entreprises :						
Communications CN	58 152	64 658	54 061	47 492	46 192	42 323
Hôtels CN	22 734	20 562	14 728	6 728	6 219	5 725
CN Exploration	10 859	33 283	16 987	13 093	6 994	2 992
Immeubles CN	13 720	5 687	231	815	1 026	709
Autres	—	13	4	3	4	5
TerraTransport	5	3 037	2 912	5 964	5 443	5 237
Secteurs d'activité abandonnés :						
CN Route	—	925	8 223	5 174	5 490	5 741
Chantier naval	(134)	1 104	502	1 004	1 061	1 030
	484 072 $	744 475 $	713 149 $	311 351 $	282 319 $	260 950 $

*Nouvelles immobilisations

NOTE 13 : Autres renseignements

a) La Compagnie fait normalement affaire avec divers organismes contrôlés par le gouvernement du Canada, aux mêmes conditions que pour les opérations courantes avec les tiers non apparentés.

En outre, la Compagnie assure, sous contrat, des services ferroviaires et de maintenance pour le gouvernement du Canada et divers organismes que contrôle ce dernier. Les produits d'exploitation tirés de ces services ont totalisé 203 M$ en 1986 (320 M$ en 1985 et 351,8 M$ en 1984).

b) Depuis l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1984, de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, le gouvernement du Canada paie une partie du prix du transport du grain dans le but de réduire les coûts des expéditeurs. Les sommes reçues du gouvernement du Canada en application de cette loi se sont élevées à 378 M$ en 1986 (278,9 M$ en 1985 et 331,9 M$ en 1984), traduisant ainsi le trafic céréalier transporté.

c) À compter de 1977, le gouvernement du Canada est convenu de verser à la Compagnie, sous forme de subventions jusqu'à concurrence de 557,9 M$, certaines sommes relativement aux frais de remise en état des lignes secondaires dans l'Ouest. Le total des paiements reçus au 31 décembre 1986 s'élevait à 451,4 M$, dont 34,5 M$ en 1986 (43,7 M$ en 1985).

d) Dans le cadre d'un programme d'essai et d'évaluation de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve entrepris en 1981, le gouvernement du Canada a remboursé au CN certains salaires et frais connexes. La facture globale de ce programme se chiffrait à 5,3 M$ en 1986 (7,6 M$ en 1985).

NOTE 14 : Regroupement des chiffres correspondants

En 1986, des modifications ont été apportées à la classification de certains éléments et, pour faciliter les comparaisons, la nouvelle classification a été appliquée aux chiffres correspondants de 1985 et de 1984.

Réseau des Chemins de fer
nationaux du Canada

Rapport des vérificateurs

Touche Ross

1, Place Ville Marie
Montréal, Québec H3B 2A2

Coopers
&Lybrand

630, boulevard Dorchester ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1W5

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés du Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1986 et 1985 ainsi que les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière des trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1986. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ont comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière du Réseau aux 31 décembre 1986 et 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1986 selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de manière uniforme.

Touche Ross & Cie.

Comptables agréés
(Pour les exercices terminés
les 31 décembre 1986 et 1985)

MONTRÉAL (Québec)
Le 24 février 1987

Coopers & Lybrand

Comptables agréés
(Pour les exercices terminés
les 31 décembre 1986, 1985 et 1984)

MONTRÉAL (Québec)
Le 24 février 1987

Supplément d'information sur les effets des variations de prix (non vérifié)

Les états financiers qui vous sont présentés dans le présent rapport ont été dressés au prix d'origine des opérations effectuées par la Compagnie. La nécessité demeure de présenter des états dressés de cette façon car, d'une part, l'évolution à long terme de l'avoir de l'actionnaire dépend des opérations auxquelles la Compagnie s'est effectivement livrée et, d'autre part, les prix d'origine basés sur ces opérations résultent en général de négociations entre personnes sans lien de dépendance et fournissent une mesure des résultats vérifiables en toute indépendance.

Cependant, l'effet cumulatif de l'inflation a fait reconnaître les limites de l'utilité de ces états financiers dressés au coût d'origine et ressentir de plus en plus le besoin de faire ressortir l'incidence de cette inflation sur la situation financière et les résultats d'exploitation des entreprises. Voilà pourquoi, conformément aux recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA), nous présentons un supplément d'information qui permettra d'apprécier la mesure dans laquelle la Compagnie a préservé la valeur de son patrimoine en situation d'inflation.

Les recommandations de l'ICCA proposent deux notions pour la détermination de la préservation du patrimoine : la première, dite de la préservation de la capacité de fonctionnement, considère le patrimoine préservé si les éléments d'actif de l'entreprise demeurent suffisants pour assurer le niveau de prestation de services des périodes précédentes. Poussée plus loin, cette notion tient compte de la mesure dans laquelle les éléments d'actif ont été financés par emprunts, et dans laquelle la quote-part de la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant aux détenteurs d'actions ordinaires a été préservée. La seconde notion est celle de la préservation du numéraire : pour que le patrimoine soit préservé, il faut que la valeur en numéraire de l'actif de l'entreprise soit demeurée intacte.

Selon l'une ou l'autre notion, le chiffrage des effets de variations de prix se fait en coût actuel, celui-ci étant le montant de la contrepartie actuellement nécessaire pour acquérir un bien qui offre le même potentiel de production que le bien que l'on possède. La Compagnie a utilisé la notion du coût actuel en se servant des indices appropriés dans le calcul du coût des immobilisations homogènes et de leur amortissement pour l'exercice précédent. Il en est résulté, pour les immobilisations, un accroissement de 16,6 milliards de dollars en 1986 (17,8 milliards en 1985) par rapport à leur valeur d'origine exprimée en dollars d'origine. Parallèlement, la valeur de l'amortissement de 1986, calculée d'après le coût actuel moyen des immobilisations pour la même année, est supérieure de 737,7 M$ (692,8 M$ en 1985) à la valeur en coût d'origine. La différence s'explique essentiellement par le fait qu'en grande partie les immobilisations de la Compagnie sont vieilles, mais sont toujours utilisables car elles ont une longue durée économique.

L'état financier qui suit est dressé selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement de l'entreprise. Outre un amortissement plus important, il comporte un redressement financier qui reflète la mesure dans laquelle, compte tenu du lien entre la dette et l'avoir, il n'est pas nécessaire d'imputer les hausses des montants de l'actif en coût actuel aux produits d'exploitation actuels et à venir, pour préserver la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant à l'actionnaire.

Il est important de comprendre que la présentation dans les états financiers annuels des effets des variations de prix exige un long apprentissage et qu'on ne pourra véritablement en apprécier l'utilité qu'après en avoir fait l'expérience pendant un certain temps. L'ICCA admet que ses recommandations ne répondent pas à tous les cas qui peuvent se présenter dans la pratique : aussi accorde-t-il un certain degré de souplesse et permet-il l'expérimentation dans leur mise en oeuvre. Il se propose en outre d'en entreprendre le réexamen complet d'ici 1988. Ces réserves étant faites, l'utilisateur se gardera d'interpréter le présent supplément comme une intention de l'entreprise de remplacer certains biens, ou de voir, dans les coûts cités, les montants qu'il faudrait investir si ces biens devaient être remplacés. Il ne saurait non plus être question d'apprécier la performance de la Compagnie d'après ces renseignements, du moins pas avant qu'une expérimentation suffisante n'ait donné la preuve de leur pertinence.

Selon la méthode des coûts actuels, la Compagnie a subi une perte substantielle de 703,7 M$ en 1986 (464,4 M$ en 1985), comparativement à une perte de 86,3 M$ selon la méthode des coûts d'origine pour le même exercice (bénéfice de 117,6 M$ selon cette dernière méthode en 1985), surtout à cause de l'amortissement annuel inhérent à la méthode des coûts actuels. Les valeurs absolues de ces chiffres peuvent être discutables, mais ils font bien apparaître le problème général du financement des acquisitions de biens nouveaux ou de remplacement dans un contexte marqué par l'inflation. Pour faire face à cette situation, le CN doit chercher la pleine rémunération des services qu'il assure, laquelle doit prendre en compte le coût de préservation de sa capacité de fonctionnement. Parallèlement, la Direction doit continuer à tirer le plus grand parti des progrès techniques, afin de contrôler les dépenses d'immobilisations et les charges d'exploitation. Mais par-dessus tout, à l'heure où les gouvernements prennent de plus en plus conscience de la nécessité d'enrayer l'inflation, la présentation continue de renseignements relatifs aux effets des variations de prix sur le résultat des entreprises devrait jouer dans un sens favorable sur la formulation des politiques économiques et fiscales.

État consolidé du résultat selon le coût actuel compte tenu de la notion de préservation de la capacité de fonctionnement

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985 (Traduit en dollars indexés moyens de 1986)
(non vérifié) (en milliers)		
Bénéfice net (perte nette) au coût d'origine	(86 280) $	122 448 $
Redressement de l'amortissement	(737 663)	(692 835)
Redressement financier	120 239	106 003
Perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement	(703 704) $	(464 384) $

Le redressement financier a été calculé d'après la correction pour amortissement au coût actuel apportée au bénéfice. Si ce redressement financier avait été calculé d'après l'évolution du coût actuel des immobilisations au cours de l'exercice, il se serait chiffré à 102 M$ (174,4 M$ en 1985), et la perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement, aurait été supérieure de 18,2 M$ (inférieure de 68,4 M$ en 1985).

Autres renseignements

Exercice clos le 31 décembre	1986	1985 (Traduit en dollars indexés moyens de 1986)
(non vérifié) (en milliers)		
Augmentation du coût actuel des immobilisations	625 757 $	1 139 703 $
Effet de l'inflation	940 701	1 011 733
Différence entre l'augmentation du coût actuel et l'effet de l'inflation	(314 944) $	127 970 $
Gain de pouvoir d'achat sur passif monétaire net	159 269 $	159 848 $

Éléments d'actif au coût actuel

31 décembre	1986		1985	
	Chiffres au coût d'origine	Chiffres au coût actuel (non vérifiés)	Chiffres au coût d'origine	Chiffres au coût actuel (non vérifiés et traduits en dollars de décembre 1986)
(en milliers)				
Immobilisations	6 248 505 $	22 877 880 $	6 193 468 $	24 036 465 $
Actif net (avoir de l'actionnaire)	3 004 613 $	19 633 988 $	3 418 451 $	21 145 733 $

La valeur en coût actuel n'est pas donnée pour les matières et fournitures, le coût d'origine correspondant à peu près au coût actuel.

État consolidé de la situation financière au 31 décembre

(en milliers)	1986	1985
Placements		
Obligations – valeur à la cote :		
1986 – 2 160 649 $; 1985 – 2 334 803 $	1 907 434 $	2 130 070 $
Prêts hypothécaires	229 917	267 730
Biens immobiliers	320 796	287 675
Pétrole et gaz	121 631	116 446
Actions – valeur à la cote :		
1986 – 2 411 556 $; 1985 – 1 905 456 $	1 521 976	1 154 649
Placements à court terme	462 250	183 891
	4 564 004	4 140 461
Encaisse	1 060	973
Débiteurs – Chemins de fer nationaux du Canada	7 207	8 359
Intérêts courus et autres éléments d'actif – net	90 416	42 169
	4 662 687	4 191 962
Montant à capitaliser		
Montant à capitaliser par la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera liquidé par versements spéciaux d'ici au 31 décembre 2006		
Solde au début de l'exercice	1 594 248	1 598 485
Plus augmentations au cours de l'exercice	26 597	33 084
Moins versements de capital	(29 670)	(37 321)
Solde à la fin de l'exercice	1 591 175	1 594 248
	6 253 862 $	5 786 210 $

Se reporter aux notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports,
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1986. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, cet état financier consolidé présente fidèlement la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1986 ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Comptables agréés
Montréal, le 23 février 1987

(en milliers)	1986	1985
Dette actuarielle relative aux prestations prévues par les régimes de retraite		
Solde au début de l'exercice	5 786 210 $	5 347 733 $
Augmentations au cours de l'exercice		
Accroissement de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite découlant des faits suivants :		
- Évaluation actuarielle	—	6 665
- Augmentations des prestations de retraite et dette actuarielle pour des services courants	26 597	26 419
	26 597	33 084
Cotisations salariales au titre des :		
- Services courants	80 249	83 969
- Services passés	7 289	9 710
	87 538	93 679
Cotisations patronales	210 904	225 869
Revenu net des placements	617 040	430 756
	915 482	750 304
	6 728 289	6 131 121
Diminutions au cours de l'exercice		
Prestations de retraite	346 944	298 508
Remboursements et règlements à la cessation d'emploi et réduction de la dette actuarielle relative aux transferts	97 813	9 082
Versements de capital portés en réduction du montant à capitaliser	29 670	37 321
	474 427	344 911
Solde à la fin de l'exercice	6 253 862 $	5 786 210 $

Au nom du Conseil d'administration :
Brian O'N. Gallery, administrateur
Ronald E. Lawless, administrateur

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire
Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

J'ai vérifié la dette actuarielle relative aux prestations de retraite qui figure dans l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1986 et qui s'élève à 6 253 862 000 $ et j'atteste que ce montant constitue, à mon avis, une provision suffisante eu égard aux dettes actuarielles relatives à toutes les prestations de retraite au titre des Régimes de retraite de 1935 et de 1959 ainsi que du Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Au fil des ans, la dette actuarielle relative aux prestations de retraite qui figure dans l'état consolidé de la situation financière tient compte de la dette actuarielle telle qu'établie lors d'évaluations actuarielles réalisées périodiquement selon les principes actuariels généralement reconnus.

Bernard Morency
Fellow de l'Institut canadien des actuaires

William M. Mercer Limitée
Montréal, le 16 février 1987

Notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

NOTE 1 : Principales conventions comptables

a) Régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada visés par l'état financier

L'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite comprend la dette actuarielle des pensions, les placements et le montant à capitaliser relatifs aux Régimes de retraite de 1935 et de 1959 et au Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Ces régimes, en vertu desquels les prestations sont en général fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations, s'appliquent à presque tous les employés du Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada.

b) Consolidation des entreprises en propriété exclusive

La Caisse fiduciaire de retraite a effectué des placements dans un certain nombre d'entreprises en propriété exclusive. Les comptes de ces entreprises et ceux de la Caisse fiduciaire de retraite sont consolidés.

c) Évaluation des placements

i) Les obligations sont comptabilisées à leur coût amorti, plus les reports provenant de modifications au portefeuille ; ces reports sont amortis sur la durée qui reste à courir des obligations vendues.

ii) Les prêts hypothécaires sont inscrits à leur solde en capital et garantis par des biens immobiliers.

iii) Les biens immobiliers comprennent des terrains, des immeubles et des actions. Les terrains sont comptabilisés au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires, les immeubles au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires et l'amortissement accumulé selon la méthode de l'amortissement à intérêts composés, et les actions, qui totalisaient 147 M$ en 1986 et en 1985, au prix coûtant. La valeur à la cote de ces actions s'élevait à 158,5 M$ en 1986 (148,9 M$ en 1985).

iv) Les biens pétroliers et gaziers sont comptabilisés au prix coûtant établi selon la méthode de capitalisation du coût entier, moins l'épuisement.

v) Les actions et les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

vi) La valeur à la cote des placements en obligations et autres titres se fonde sur les cours de clôture au 31 décembre.

d) Détermination des cotisations patronales

Pour ce qui concerne le Régime de retraite de 1959 et le Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta, les cotisations patronales sont calculées selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus, à partir d'une projection salariale. Quant au Régime de retraite de 1935, la Compagnie verse des cotisations correspondant à celles des participants dans les proportions que prévoient les dispositions du régime, et verse en outre une cotisation déterminée par calculs actuariels et fondée sur la méthode de nivellement des cotisations depuis l'âge à l'entrée en service.

Pour les Régimes de retraite de 1935 et de 1959, l'évaluation actuarielle la plus récente remonte au 31 décembre 1984 ; pour le Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta, elle remonte au 31 décembre 1983.

Les principales hypothèses retenues par l'actuaire des Régimes aux fins de ses calculs actuariels sont fondées sur la mortalité, l'invalidité, la retraite et la cessation d'emploi des membres, ainsi que sur les augmentations salariales accordées périodiquement ou selon le mérite et un taux de rendement à long terme de 7 % par an sur les placements. Les hausses futures des gains des membres ont été évaluées selon des hypothèses économiques conformes à ce taux de rendement à long terme.

Les cotisations patronales sont conformes aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et du règlement y afférent. Conformément au règlement, la Compagnie effectue des versements annuels spéciaux répartis sur différentes périodes s'échelonnant jusqu'en 2006.

e) Comptabilisation des cotisations

Les cotisations salariales sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues sur salaire.

Les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension et du règlement y afférent et établies selon la comptabilité d'exercice.

f) Comptabilisation des revenus

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont établis selon la comptabilité d'exercice.

Les gains ou les pertes résultant de la vente d'actions sont calculés sur le prix d'achat moyen.

g) Devises

À l'exception des placements à court terme, les placements en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours historiques. Les placements à court terme et la valeur à la cote des placements en devises sont convertis aux taux courants. Les dividendes et les intérêts créditeurs provenant de l'étranger sont convertis aux taux en vigueur à l'encaissement.

NOTE 2 : Autres renseignements

Au cours de 1986, les négociations se sont poursuivies avec VIA Rail et Marine Atlantique Inc. pour déterminer la valeur des placements et le montant à capitaliser qui devraient leur être attribués à la suite des transferts d'employés du CN. En prévision d'une entente, la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada a remis au cours de 1986 la somme de 85 M$ à Marine Atlantique Inc., laquelle est comprise dans le poste «Remboursements et règlements à la cessation d'emploi et réduction de la dette actuarielle relative aux transferts». De plus, en 1985, les Hôtels CN et CN Exploration ont institué leurs propres régimes de retraite. Outre les 85 M$ susmentionnés, et d'après les chiffres disponibles au 31 décembre 1985, il devrait donc y avoir une diminution d'environ 90 M$ de la dette actuarielle totale, accompagnée d'une baisse des placements et du montant restant à capitaliser.